LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

PERSOANA MORALĂ ŞI JURIDICĂ

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunarii spre marea largă..."

(M. KOGĂLNICEANU)

AMIRALUL SEBASTIAN EUSTATZIU
Fost comandant şi inspector general al Marinei

# MAREA NOASTRA

REVISTA PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

ANUL XII, No. 1-2 IANUARIE-FEBRUARIE 1943

# MAREA NOASTRA

## REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APA

Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub nr. 367/938

APARE LUNAR

**Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.**

Intemeiată de (†) JEAN BART — Director : Comandor A. NEGULESCU — Secretar : ION MUCHE

Numărul 1 – 2

Redacţia şi administraţia : SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Spiru Haret no. 6 — Bucureşti, II — Telefon 5.71.08.

Ianuarie / Februarie 1943


## CUPRINSUL:


* * * Intrarea în al XII-lea an . . . . . pag. 1
* * * Amiralul Eustatziu . . . . . „ 2
*Prof. N. Daşcovici :* Politica Rusească la gurile Dunării şi Marea Neagră . . . . . „ 9
*I. Gr. Periefeanu :* Trei poeţi români cântăreţi ai mării „ 13
*C. Amiral C. Negru :* Din trecutul marinăresc al Constantinopolului . . . . . „ 16
*General Traian Grigorescu :* Din isprăviile marinarilor noştri . . . . . „ 17
*Comondor Enescu Emil :* Poziţia industriei navale la noi, actualmente şi după război . . . . . „ 20
*Cronicar :* Răsboiul Aero-Naval . . . . . „ 22
* * * Glasul presei . . . . . „ 25
*Al. Bilciurescu :* Versuri . . . . . „ 29
*Venera Lt.-C-dor F. Popescu, V. Oprescu-Spineni, Vasile Iad :* Versuri . . . . . „ 30
Recenzii . . . . . „ 31
Informaţii din ţară . . . . . „ 36
Informaţii din străinătate . . . . . „ 46



**PREŢUL ABONAMENTELOR PE UN AN :**

**Pentru instituţii, întreprinderi, agenţii . . Lei 1000** | **Pentru particulari . . . . . Lei 800**
**Pentru străinătate preţul dublu**

**Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei de 500 lei membrii majori, ofiţeri activi şi pensionari ;**

Membrii familiilor celor înscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti pentru a fi membri ai L. N. R., o cotizaţie de 150 lei, fără a primi revista. La înscriere se mai plăteşte 120 lei pentru carnet, insignă şi statut.

Cotizaţia specială pentru tineretul şcolar, universitar şi muncitoresc, (elevi şi premilitari) este de 100 lei anual, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET". La înscriere se mai plăteşte 100 lei pentru carnet, insignă şi statut.

**Plata articolelor :** **Articole originale . . . . . 300 lei pagina**
**Compilări originale . . . . . 150 lei pagina**
**Traduceri . . . . . 100 lei pagina**

**Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile separat executate cu tuş negru.**

# L I G A  N A V A L Ă  R O M Â N Ă

DE SUB INALTA PREȘIDENȚIE DE ONOARE A

M. S. REGELUI MIHAI I AL ROMANIEI

SEDIUL CENTRAL: STRADA SPIRU HARET No. 6, BUCUREȘTI II

**Vă iubiți țara ?**
**Vă sunt dragi apele noastre, — râuri, fluvii, marea ?**
**Aveți admirație pentru marinarii noștrii ?**

Inscrieți-vă în LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, care luptă pentru îndrumarea și încurajarea ori cărei activități naționale marinărești și pentru desvoltarea puterii maritime române.

**Cotizațiile anuale sunt: 500 lei membrii majori;**

Fiecare membru primește **GRATUIT** revista „Marea Noastră", organul de propagandă al L. N. R., cu suplimentele ei.

Membrii familiilor celor înscriși în categoriile de mai sus, vor plăti o cotizație de 100 lei fără a primi revista.

La înscriere se mai plătește 120 lei pentru insignă, carnet și statut.

**Cotizația anuală a membrilor JUNIORI** (sub 21 ani) este de:

**100 LEI**

în schimbul căreia primesc **GRATUIT** revista „Marea Noastră pentru tineret".

La înscriere se mai plătește 100 lei insigna, carnetul și statutul.

Cei cari doresc a primi și revista „Marea Noastră" vor plăti o cotizație de 200 lei în loc de 100

## T A R I F U L  P U B L I C I T Ă Ț E I :

| | 1/1 | 1/2 | 1/4 pagină |
|---|---|---|---|
| Una lună | 2.500.— | 2.000.— | 1.500.— |
| 3 luni | 7.000.— | 5.000.— | 4.000.— |
| 6 „ | 12.000.— | 8.000.— | 6.000.— |
| 12 „ | 20.000.— | 15.000.— | 10.000.— |

## Buletinele, gazetele și revistele primite la Biblioteca L. N. R.

*Buletine:* Buletinul Pisciculturii românești; Economia; Correspondence economique roumaine; Antigaz; Buletinul Bursei București; Buletinul Direcțiunii Dunării Maritime; Buletinul demografic al României; Buletinul Muzeului Militar Național; Buletinul Muncii.

*Gazete:* Viața; Vremea; Cuvântul Mareșalului; Gazeta Transilvaniei; Focșanii; Avântul; Gazeta Cărților; Dacia; Progresul.

*Reviste române:* România Aeriană; Finanțe și Industrie; Muncitorul român; C. A. M.; Răsăritul; Glasul Tineretului; Revista Soc. științifico-literare Tinerimea Română; Cronica Romanului; Revista Fundațiilor Regale; Revista de Igienă Socială; România Militară; Revista Aeronauticei și Marinei; Revista Infanteriei; Natura; Corespondența economică; Convorbiri literare.

*Reviste streine:* L'Illustration; Signal; Tempo; Koralle; Till Rors, L'Illustrazione Italiana; La Moto-Nautica Italiana; L'Italia Marinara.

# FILIALELE L. N.R.

| Localitatea | Preşedinte | Sediul |
|---|---|---|
| 1. Bălţi | Lt.-col. P. Hanciu | |
| 2. Brăila | General Avramescu | La Grupul nav. grănic. |
| 3. Braşov | Consilier Gh. Diaconescu | La Subinsp. P. P. al Municip. |
| 4. C.-Lung (Muscel) | Col. Babeu Zaharia | La Comenduirea Pieţei |
| 5. Calafat | G. Giuică, avocat | La d. avocat Giuică. |
| 6. Călăraşi | Eugen Cialâc | La căpitănia portului. |
| 7. Cahul | Col. D. Dobrescu | |
| 8. Caracal | Prof. Crăciun Pătru | Lic. Ioniţă Asan |
| 9. Cernăuţi | G-ral Const. Buniş | |
| 10. Cetatea Albă | Lt. Col. Gheţaru | La tribunal (grefă). |
| 11. Chişinău | G-ral Popescu M. C. | La Comenduirea Pieţei. |
| 12. Constanţa | C-dor P. Zlatian | La Hotel Carol |
| 13. Corabia (Romanaţi) | Lt.col. Th. Căpitănescu | La căpitănia portului. |
| 14. Berezeni (Fălciu) | Ştefan Blănaru, primar | La primăria comunei. |
| 15. Călmăţui (Fălciu) | Ilie Rotaru, primar | |
| 16. Drânceni (Fălciu) | Primarul comunei | La primăria comunei. |
| 17. Fălciu (Fălciu) | Iacob Filipescu, primar | La primăria comunei. |
| 18. Grozeşti (Fălciu) | Primarul comunei | La primăria comunei. |
| 19. Lunca Banului (Fălciu) | Primarul comunei | La primăria comunei. |
| 20. Scopoşeni (Fălciu) | Gh. Popa, primar | La primăria comunei. |
| 21. Stănileşti (Fălciu) | Enache Oancea, primar | La primăria comunei. |
| 22. Vetrişoaia (Fălciu) | Primarul comunei | La primăria comunei. |
| 23. Galaţi | Dan Sărăţeanu | Str. Plantelor, 8 |
| 24. Giurgiu | Col. T. Ghigorţ | |
| 25. Hottin | Col. Const. Şerbănescu | |
| 26. Iaşi | G-ral Hugo Schwab | La c-dt. regiunei teritoriale |
| 27. Ismail | Col. Atanasiu Sergiu, prefect | La căpitănia portului. |
| 28. Piatra-Neamţ | Lt.-col. I. Teodorescu | La prefectura judeţului |
| 29. Piteşti | G-ral Vintilă Davidescu | La comand. brigăzii |
| 30. R.-Vâlcea | G-ral Olimpiu Stavrat | La comand. garnizoanei |
| 31. Roman | G-ral C. Constantinescu | La comand. garnizoanei |
| 32. Sighişoara | Col. G. Grecescu | La prefectura judeţului |
| 33. Slatina | G-ral Aurel Aldea | La Cercul de Recrutare Olt. |
| 34. Soroca | Maior A. Ursu | |
| 35. Sulina | Ing. C. Burghele | La cercul marinei |
| 36. Tg. Lipcani (Hotin) | Col. Const. Şerbănescu | |
| 37. Tg. Ocna | Col Eonescu | La Căminul Cultural „C. Negri" |
| 38. Tg. Ungheni (Iaşi) | Lt.-col. Buhancă Ioan | |
| 39. Timişoara | D. Insp. general Gh. Hodoroabă prefectul judeţului | La Clubul „Renaşterea". |
| 40. Tulcea | Eracle Asan | La Cercul Militar |
| 41. T. Măgurele | Lt.-col. Laurenţiu Nicolau | La căpitănia portului |
| 42. T. Severin | V. Netta | La şantierul naval |

**MEMBRII L. N. R. sunt rugaţi a comunica telefonic sau prin scris ori de câte ori nu primesc revista şi ori ce schimbare de adresă. La fiecare expediţie aproape 10% din reviste sunt înapoiate cu menţiunea „necunoscut la adresă".**

**Adresa Centralei este: Str. Spiru Haret, 6, Bucureşti II, Telefon 5.71.08.**

## Apel către camarazi

**Rolul Ligii Navale Române şi rostul publicaţiilor noastre se ştie că este propaganda pentru răspândirea şi întărirea spiritului marinăresc în massa mare a celor cari iubesc marea şi marina, dar nu o cunosc—mai ales tineretul.**

**La această muncă, nu trebue să se înhame numai un număr restrâns, care formează comitetele de conducere, ci TOŢI CAMARAZII, trimiţându-ne articole, amintiri, fapte demne de remarcat, glume, anecdote, ca eşind din izolare să facem cât mai cunoscute viaţa şi marina noastră.**

**Publicaţiile noastre se adresează tuturor, dar trebuesc să fie scrise cât mai mult de marinari. Pentru a le răsplăti munca, s'a aprobat un spor la colaborare.**

# AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

## PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1943

## BUCUREŞTI

### NAVIGAŢIE

S. M. R.: 20% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20.
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

### SPORT, BASINURI ŞI LACURI

STRANDUL FLOREASCA: numai în zilele de lucru, cu 25 lei de persoană, la vestiar.
STRANDUL TEI: în toate zilele, 15 lei de persoană.
LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.
STRANDUL „LIDO": Membrii L.N.R. vor plăti 60 lei plus 13 lei taxele legale în loc de 97 lei.
BAILE EFORIEI, B-dul Elisabeta 5, băi de aburi şi cade cl. I, 30% reducere.
BAIA MOŞILOR, Str. Câmpul Moşilor 2, tel. 2.50.30, acordă următoarele reduceri: putina, în loc de 84 lei se va da cu 57; aburul, în loc de 64 lei, 47 lei.
BAILE MELTZER, Str. Căuzaşi 16, tel. 4.91.78, acordă următoarea reducere: 46 lei în loc de 62 lei la băile de aburi cl. I-a.
ADMINISTRAŢIA LACULUI PARCUL CAROL I, acordă 25% pentru membrii L.N.R.

### HOTELURI

UNION, Str. Ar. Briand, 6, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif.

### RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL Regala 2, 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53—57. 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (şosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.
RESTAURANT „OITUZ", str. Halelor, 27, 10% la consumaţie.
RESTAURANT „MUNŢII BALCANI" (Str. Halelor 29), 10% reducere la consumaţie.
RESTAURANTUL „LA 2 AVIATORI", (C. Popescu), Calea Griviţei 59, acordă 15% la consumaţie.

### LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, Brezoianu, 23-25, librărie şi papetărie 10%.
OFICIUL DE LIBRĂRIE, Librăria Societăţii Cooperative, din B-dul Elisabeta, 60, acordă o reducere de 10% la cărţi şi articole de librărie.

### SOBAR

D-l PETROIU FLOREA Str. Cpt. Vasiescu Iosif (fostă Ceairului) 136, sobar de teracote cl. I-a acordă o reducere de 10%.

### MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, B-dul Elisabeta No. 95 A, 20% reducere din onorariu obişnuit.
FARMACIA BRUSS (Brădeanu) Elisabeta, 5: 5% specialităţi, 25% reţete medicale.
FARMACIA „ELECTRA" M. Sceopol, Str. N. Bălcescu 14, 25% reţete, 5% specialităţi.
PARFUMERIA „POMPEIU" Str. Cojocari, Articole de parfumerie şi droguerie 10%.
Dr. MIRCEA LUNGU, boli interne, de femei genito-urinare, venerice, reducere 40% din onorariul de consultaţii şi tratamente.

### MATERIALE ELECTRICE — RADIO

Ing. GH. CREŢU Regală 16, 10% reducere.
RADIO-VOX Str. Regală, 11, 10% reducere, aparate radio piese detaşate. laborator technic.
„ELECTRO-CONSTRUCTOR", Cal. Griviţei 307, acordă 10% reducere la cumpărături şi reparaţiuni.

### MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, Academiei 25, 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, Str. Smârdan, 41, 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, Calea Victoriei No. 81, 5%.
POSTĂVĂRIA „ARTEXT" Şelari No. 2, 10% reducere.
MAGAZINUL „LA PETRICĂ", Calea Griviţei 154, încălţăminte, galanterie şi mărunţişuri, 10%.
THOMAS ETIENNE Virgiliu 22, Telef. 3.26.01, 10% reducere
CEASORNICĂRIA PAX (Calea Griviţei 107), acordă 15% reducere pentru orice cumpărătură.
FRIZERIA „CERCUL MILITAR, Str. Sărindar 1, acordă 30%
BOLERO magazin de încălţăminte, str. Carol, 4, 5%.
FOLLA Z. PETRU, Birou de import-export şi comerţ de pielărie, Cal. Moşilor 98, acordă 10% asupra oricărui fel de cumpărături.
M. STOLESU, Magazin de încălţăminte, Str. Mihai Vodă Nr. 7, oferă 10% reducere la cumpărături şi reparaţii.

### FOTOGRAFI şi TIPOGRAFI

FOTO ROYAL, Bul. Elisabeta 8, 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF, Str. Biserica Enei 20. developatul gratuit la materialul negativ cumpărat, 10% la accesorii sau lucrări.
„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, Str. Mântuleasa 31. tel. 5.59.14, 15% reducere.
FOTO AURORA (Stela Duţă), Şos. Ştefan cel Mare, 36, 10% comenzi şi 5% cumpărături.
TIPOGRAFIA „SILVESTRU", Cal. Moşilor 264 acordă 10%

### CINEMATOGRAFE

CINEMA MARNA: Reducere cu 7 lei la bilet la partere şi balcon I.
CINEMA DIANA: Două locuri cu 30 lei în zilele de lucru.
CINEMA BIRUINŢA (B-dul Elisabeta 2); bilete cu preţuri reduse: 45, 39 şi 29 lei.
CINEMA MARCONI (C. Griviţei 137): 33 lei partere în loc de 43 lei.
CINEMA AMERICAN, (Cal. Moşilor, 221): Cu 25 lei de persoană sau 45 lei două persoane.

## BRAŞOV

LIBRARIA ŞI PAPETARIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., Strada I. G. Duca Nr. 21, acordă 10% reducere.

## BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.
FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, str. Regală, specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, Bulevardul Cuza, plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRARIA MODERNĂ, Str. Regală, 10% reducere.
COFETĂRIA FRANCEZĂ, Piaţa Sf. Arhanghel, 10% reducere.
TENIS CLUB, Grădina mare, intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, Parcul sportiv Regele Carol I, intrare 10% reducere.
FARMACIA „SF. PANTELE", Str. Regală Nr. 26, oferă medicamente cu reducere de 10% şi reţete preparate cu 20%.
D-l ŞTEFAN DIACONESCU, din Str. Regală No. 109, oferă încălţăminte cu o reducere de 10%.
D-l JEAN POPESCU din Str. Regală Nr. 51, oferă medicamente cu reducere de 5% şi articole de parfumerie cu 10%.
D-l CONSTANTIN PAPACANARIS, Str. Regală 105, oferă articole de cofetărie cu reducere de 10%.
D-l HARALAMBIE VASILIU, patronul tipografiei „Dunărea", oferă o reducere de 10% pentru tot felul de imprimate.
D-l NICOLAE MOLDOVEANU, din Halele Centrale. oferă peşte de tot felul cu o reducere de 10%.
D-l TEODOR MANEA, Bulevardul Cuza Nr. 199, oferă diferite articole de librărie cu reducere de 10%.
D-l STAN ROŞCA, din Str. Sf. Nicolae Nr. 42, se oferă a confecţiona haine cu o reducere de 10%.

## BUZAU

PARCUL CRANG-BUZAU (canotaj), Exp. M. Moscu: 50% reducere.

## CAMPULUNG-MUSCEL

BUCUR GALEŞCANU, magazin de manufactură, Str. Profesor N. Iorga 2, magazin de manufactură şi încălţăminte 3% reducere.
S. ROBOCIU, articole de menaj, 10% reducere.
GH. STANESCU, magazin de pielărie, str. N. Vodă 158, 5% reducere.
„ETERNA", magazin de ceasornicărie, 20%, reducere la reparaţiuni şi 10% cumpărături.
V. BUCUR, magazin de pălării şi blănuri, Str. Dr. M. Cristea, reducere 10%.
FRIZERIA „BULEVARD", Str. Miron Cristea 128, reducere de 10%.

## CHIŞINAU

FRIZERIA SPORT (Cereş Gh.) str. Universităţii colţ cu str. 27 Martie acordă reducere la abonamente.
ATELIER DE TÂMPLĂRIE (I. Einzis) Str. Dragoş Vodă, 3 acordă 20% reducere.
CROITOR PREOŢESC (D. Guţu) Str. Iaşilor, 35, preţ redus pentru membrii L. N. R.

MAGAZIN DE COLONIALE, DELICATESE ŞI MEZELURI, CODREANU, Str. Ştefan cel Mare, 100. Reduceri pentru cumpărături engros.
CROITORIE DE DAME, V. STOGA, Str. Dragoş Vodă, 9, 10% reducere.

## CETATEA ALBA

D. CROITORU, magazin de manufactură „Victoria", str. Regele Ferdinand 35, reducere 5%.

MARIN DUMITRESCU, fotograf, str. Mihai Viteazul 27, 30% la fotografii şi 50% la fotolegitimaţii.

## CONSTANŢA

LIBRARIA DOBROGEANĂ: 10% la cărţi româneşti şi 5% la celelalte articole.
CARTEA ROMANEASCĂ: la cărţile româneşti şi papetării 20%, la cărţile străine, române 10%.
FOTO — ROYAL, C. Grigorescu, Str. Carol 51: la filme şi plăci fotografice 10%; fotografii developări şi copii 20%.

## IAŞI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, Str. Piaţa Cuza Vodă, 1-3, 20%.

## GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, Str. Brăilei 7: 10% reducere.
Dr. I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, Strada Dimineţii colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare, 15% şedinţele de diatermie.

RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.
DROGUERIA „SALVATOR", str. Brăilei, 17: 10% rabat la articolele de droguerii, parfumerii şi cosmetice.
MARCU ESRIG & FII, Pielărie şi aecesorii Str. G-ral Berthelot, 22, 5%.

## PLOEŞTI

COSTICA ANDREESCU, Str. Lipscani, 35, articole de îmbrăcăminte şi ştofe, 5%.
IONEL DUMITRESCU, Str. Lipscani, 46, hăinărie şi ştofe, 5%.

NASTASE DATCU, Str. Unirei, 4, blănărie, 10%.
GHEORGHE POPESCU, Str. Piaţa Mare, 19 bis, blănărie şi ştofe, 10%.

## PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%

## SOROCA

NICULESCU CONSTANTIN „Cafeul Regal", Str. Regina Maria 3, reducere 10%.

## TULCEA

Dr. C. ENCEV, Str. Banatului, 6, reducere 50%.
O. CHIRIACHIDE, coloniale 10%, 20%.
Fraţii CAMBITIS, coloniale, 10%.
NICHIFOR CHIRIACHIDE, coloniale 10%.
CRISTEV D., lingerie 20%.
GH. HANGIEV, librar, 20%.

## TIRASPOL

C. A. M., ŢAPCHIU, Str. Pocrovscaia, 108. Reducere la papetărie.
RESTAURANT şi HOTEL STRAMBEANU. Reducere 5% şi 10%.

## TÂRGUL PARLITA (BALŢI)

RESTAURANT şi HOTEL STRAMBEANU. Reducere 5% şi 10%.

## TIMIŞOARA

RESTAURANTUL GARII, (D. Ciupală) la mâncare 20%.
TIPOGRAFIA GHILIH, Str. I. C. Brătianu, 21 20% reducere.
Cinematograful CORSO (Prof. D. Chevereşanu) acordă 25% reducere la orice spectacol.

RESTAURANTUL DELA CLUBUL DE VARĂ „Renaşterea", numai vara, 20%.
Magazinul ILICA DETARIAN, (Str. V. Alecsandri) acordă 20% reducere, articole de ceaprăzărie, broderie artistică şi picturi.

## LA CENTRALA „LIGII NAVALE" SE GASESC DE VÂNZARE URMATOARELE:

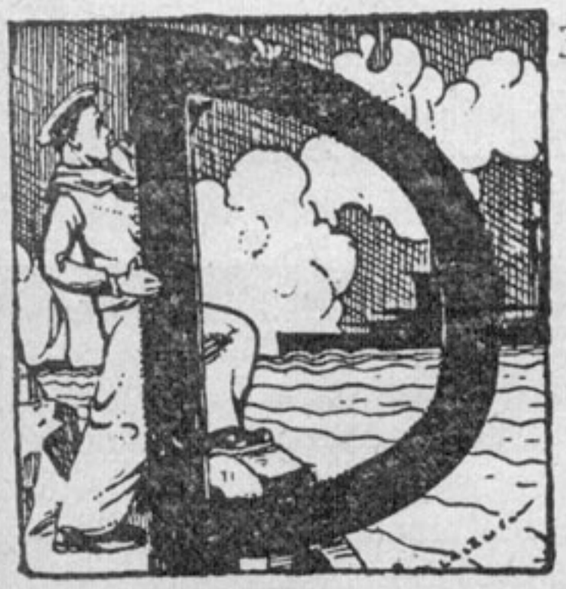
*Viaţa României pe Mare şi Dunăre* de Mihail Negru Lei 60
*Cartea Dunării* de Jean Bart . . . . . „ 60
*O corabie românească* de J. Bart . . . . . „ 20
*Comentarii asupra războiului submarin,* de R. Ciocârdel . . . . . „ 12
*Vocabular nautic* (în patru limbi) de Nostromo . „ 20
*Codul Maritim Fluvial* cuprinzând: codicele, legile, regulamentele şi convenţiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară şi la cea comercială cu jurisprudenţe, ordine circulare şi cu noile dispozitiuni cu privire la măsurătoarea navelor de C. Tonegaru, Cpt. A. Teodoru şi C. Ioaniţiu . . . . . „ 600
*Avionul şi gazele de luptă,* de Ciocârdel R. . . . . „ 12
*Elogiul Mării,* de I. Gr. Perieţeanu . . . . . „ 10
*Nava cu pânze în trecutul marinăresc,* de V.-Amiral I. Bălănescu . . . . . „ 10
*Marea Noastră şi Strâmtorile din punct de vedere juridic,* de Prof. Univ. N. Daşcovici . . . „ 10
*Cu Nelson la Trafalgar,* de Al. Lupaşcu . . . „ 10
*Marea ca isvor de inspiraţie în poezia românească,* de comandor N. Cristescu . . . . . „ 10
*Tradiţiile vieţii de apă ale poporului românesc,* de Apostol Culea . . . . . „ 30
*A. B. C. al înnotătorului,* de Col. Corneliu Negulescu „ 10
*Noua metodă de înnot,* de Lt. Epureanu . . . . „ 10
*Gabriele d'Annunzio, cântăreţul mărilor italice,* de I. Gr. Perieţeanu . . . . . „ 10
*Thalassa,* de Al. Bilciurescu . . . . . „ 100

*Din aspectele mării şi din viaţa marinarilor pe întinsul apelor,* partea I-a, de Contr'Amiral C. Negru . . . . . „ 30
Idem, partea II-a . . . . . „ 30
*La răscruce,* de C-dor A. Negulescu . . . . . „ 10
*Regulile războiului şi neutralităţii,* de Prof. Univ. N. Daşcovici . . . . . „ 20
*Cu submarinul la asediul Sevastopolului,* de Const. Virgil Gheorghiu . . . . . „ 220
*Angajamentul naval dela 26 Iunie 1941,* de Căpit. I. Tocineanu . . . . . „ 30
*Marşul marinarilor,* de Căpit. Z. Negulescu . . . „ 5
*Dunărea şi Marea Neagră, făuritoare şi întregitoare de neam,* de c-dor N. Steriopol . . . . . „ 10
*Politica rusească la gurile Dunării şi în Marea Neagră* de prof. N. Daşcovici . . . . . „ 20
*Echipaj la posturile de luptă,* de cpt. comandor MariusVerbiceanu şi Cristian Teodorescu . . . „ 200
*Carnete cu timbre de propagandă L. N. R.,* cuprinzând 120 bucăţi, după şase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu . . . „ 120
*Albumul navelor,* de pictorul D. Ştiubei . . . . „ 60
*Insigna* L. N. R. . . . . „ 100
*Trofee* pentru şapcă . . . . . „ 400
*Flamura* L. N. R. Nr. 4 (15 × 30 cm.) . . . . „ 200
*Flamura* L. N. R. Nr. 3 (25 × 50 cm.) . . . . „ 300
*Flamura* L. N. R. Nr. 2 (40 × 80 cm.) . . . . „ 400
*Flamura* L. N. R. Nr. 1 ( 2 × 80 cm.) . . . . „ 2000
*Baston port flamură* elegant . . . . . „ 800

*Biblioteca Ligii cu peste 2000 volume e pusă gratuit pentru consultare la dispoziţia membrilor în fiecare zi de lucru între orele 16—20. O pot cerceta şi cunoscuţii membrilor.*

# POLITICA RUSEASCA
## LA GURILE DUNARII ŞI MAREA NEAGRA

de Prof. N. DAŞCOVICI



ESIGUR, pe această temă a prieteniei faţă de noi, am putea continua cu manifestările şi mai duşmănoase ale regimului comunist ce a urmat în Rusia, după isbucnirea revoluţiei, prin arestarea ministrului Diamandy dela Petersburg, prin confiscarea tezaurului român evacuat la Moscova, ca şi prin declaraţia de război din 13 Ianuarie 1918 a guvernului bolşevic adresată guvernului român dela Iaşi, osebit de nenumărate alte manifestări precum : amestecul în treburile noastre interne, complotul pus la cale împotriva regelui Ferdinand, maltratarea Românilor refugiaţi la Odesa sau actele de duşmănie făţişă şi de devastare ale trupelor ruse bolşevizate din Moldova. Ceea ce l-a îndreptăţit pe d. Mareşal Antonescu să scrie, într'o lucrare apărută la 1919 : „In războiul mondial am avut de suferit dela aliaţii Ruşi mai mult decât dela toţi adversarii noştri luaţi împreună".

Constituirea Basarabiei în republică naţională autonomă, conform proclamaţiei de liberă auto-determinare a popoarelor Rusiei dată de guvernul revoluţionar în toamna lui 1917 şi, apoi, revenirea în Martie 1918 a acestei provincii la sânul patriei-mame, prin votul Sfatului Ţării, n'a făcut decât să sporească ura răzbunătoare a bolşevicilor împotriva României. *Indepărtarea dela Dunăre la Nistru a graniţei ruso-române a exasperat într'o măsură neînchipuită regimul bolşevic,* care tăgăduia, totuşi, orice continuitate de spirit şi tradiţii, de ambiţii ca şi de obligaţii internaţionale cu vechiul regim ţarist, moştenitorul planurilor de expansiune răsăriteană rămase dela Petru cel Mare.

In conferinţa de pace dela Lausanne (1923) pentru încheerea războiului din răsărit dintre Turcia şi Grecia, împreună cu aliaţii ei apuseni, *Rusia sovietică se întorsese cu totul, de altfel din 1921, la prietenia tradiţională calculată din clipele de primejdie comună, faţă de Turcia, sprijinindu-i rezistenţa diplomatică după cea militară pentru ca să rămână, mai departe, paznica strâmtorilor Mării Negre.*

Noul regim al strâmtorilor stabilit prin convenţia specială dela Lausanne, în cadrul tratatului general de pace orientală, a fost o *inovaţie* faţă de regimul convenţiei colective dela 1841 prin *prevederea libertăţii de trecere, în timp de pace, a vaselor de război din Mediterana în Marea Neagră şi invers.*

*Sistemul a rezultat dintr'o tranzacţie cu opunerea Rusiei,* care înţelegea să se oprească intrarea în Marea Neagră a forţelor navale neriverane dintr'un interes de siguranţă a coastelor sale din această mare, dar, în schimb, Rusia a urmărit, ca totdeauna, putinţa de a-şi scoate forţele navale din Marea Neagră, ca şi dreptul de a-şi aduce asemenea forţe navale din alte mări (Baltică sau din Extremul Orient) pentru o acţiune de concentrare în Marea Neagră.

*Internaţionalizarea* strâmtorilor Mării Negre ca o complectare a *internaţionalizării* Dunării n'a convenit, dela început, Rusiei sovietice, care a semnat, dar n'a ratificat pacea dela Lausanne şi a urmărit, apoi, cu stăruinţă, alături de Turcia, revizuirea regimului, timp de 13 ani, *până la 1936, când această revizuire s'a făcut în conferinţa dela Montreux.*

Precum se ştie, la Montreux, Turcia şi-a redobândit plenitudinea stăpânirii la strâmtori prin desfiinţarea Comisiei internaţionale, prin reînarmarea celor două maluri pe distanţa dintre Dardanele şi Bosfor, în sfârşit prin interzicerea pătrunderii de forţe navale neriverane în Marea Neagră, pe timp de pace, mai mari de o anumită limită, cum fusese prevăzut şi prin convenţia dela Lausanne, dar în plus cu un termen maximum de şedere (21 zile). In ce priveşte timpurile de război, drepturile nelimitate de beligeranţă în Marea Neagră, aşa cum erau fixate la Lausanne, indiferent de riverani sau neriverani, au fost subordonate condiţiei ca Turcia însăşi să facă parte dintr'un pact de asistenţă privitor la vreunul din riveranii Mării Negre, victimă a agresiunii, pentru ca forţele navale de ajutor să-i poată veni acestuia din Mediterana. In afară de o asemenea ipoteză, Turcia, stăpână pe strâmtori, are să se preocupe numai de propria ei siguranţă, în vremuri de încordare internaţională sau ca neutră în timp de război, şi să ţină închise strâmtorile vaselor de război ale oricăror puteri streine, beligerante ori neutre, riverane sau neriverane. Astfel, Turcia neutră, *stăpână a strâmtorilor, are să îndeplinească şi rolul de paznic al lor, chiar în folosul Rusiei sovietice aflată în stare de război, când forţele navale duşmane ar vrea să pătrundă din Mediterana spre a ataca ţărmurile ruseşti din Marea Neagră.*

E lesne de înţeles că, datorită acestei situaţii, *flota navală sovietică din Marea Neagră se bucură, până acum, în actualul război, de avantagiile unei supremaţii ce s'ar fi putut schimba prin pătrunderea unor forţe duşmane din Mediterana după ocuparea Cretei şi a insulelor arhipelagului grecesc de către puterile Axei, osebit de stăpânirea italiană a insulelor Dodecanezului.*

*România a contribuit, la Montreux, mai mult alături de Rusia sovietică decât de Turcia şi de Anglia, la stabilirea acestui regim,* aşa cum am avut prilejul să arăt, tot în această sală, într'o conferinţă tot din ciclul Ligii Navale, la 19 Februarie 1938.

*Cât priveşte politica sovietică la gurile Dunării urmată până astăzi,* pentru ca s'o înţelegem, trebue să urmărim acţiunea foarte întortochiată întreprinsă în decurs de două decenii dela 1919—1920 până în luna Iunie 1940, de către politica externă bolşevică faţă de România, pe linia de graniţă a Nistrului, cum şi în aşa zisa chestiune a Basarabiei.

Am pomenit despre pornirea şi mai înverşunată a Rusiei bolşevice împotriva României din pricina revenirei Basarabiei la sânul patriei mame.

Cu excepţia unui timp foarte scurt, la începutul anului 1920, când Rusia sovietică urmărind eşirea din izolarea diplomatică a căutat să restabilească raporturile normale cu România, prin negocierile cu guvernul d-lui Vaida Voevod, guvernanţii dela Moscova au purtat împotriva noastră o campanie înverşunată de propagandă

pe „chestia Basarabiei" Guvernul Vaida fiind răsturnat în Martie 1920, prin jocul forţelor politicei interne combinate cu influenţele Parisului, care *ne oprea raporturile cu Sovietele,* a urmat, chiar în Octombrie acelaş an, convenţia dela Paris prin care Anglia, Franţa, Italia şi Japonia recunoşteau actul de Unire al Basarabiei din Martie 1918. Această convenţie n'a primit, însă, decât *cu întârziere* ratificările Angliei la 1922, a Franţei la 1924 şi a Italiei la 1927, dar a rămas *neratificată de Japonia.*

Osebit de aceasta, *convenţia din 1920 dela Paris ne-a costat un acord financiar special* pentru plata contra valoarei în aur a moşiilor aparţinând foştilor proprietari din Basarabia supuşi francezi şi englezi, expropriaţi prin reforma agrară. Ulterior, a trebuit să despăgubim în aceeaşi măsură pe supuşii italieni şi poloni pentru proprietăţile expropriate din Basarabia. In total, budgetul Statului a avut de susţinut o sarcină de peste un miliard lei pentru plata acestor expropriaţi streini.

Astfel, din întregul regulament al graniţelor noi ale Europei după pacea generală trecută, *singură fruntaria Nistrului rămăsese, din punctul de vedere al formalismului juridic internaţional, deschisă prin neratificarea tuturor semnatarilor convenţiei dela Paris din 1920, cât şi prin nerecunoaşterea formală a actului de unire din 1918 din partea Rusiei,* adică a Statului din care se desfăcuse ţinutul dintre Prut şi Nistru prin actul de liberă voinţă. *Chiar după ce am reluat, la 1934, raporturile diplomatice cu Rusia sovietică* prin acţiunea lui Titulescu schimbând legaţii între Moscova şi Bucureşti, *graniţa Nistrului rămăsese,* din punctul de vedere formal juridic, *ca o rană deschisă în trupul ţării şi, totodată, ca un pretext lesnicios pentru viitoare agresiuni ruseşti contra noastră.*

Desigur, nu atribui o însemnătate prea mare recunoaşterii formale din partea Rusiei sovietice a graniţei Nistrului după cele ce au avut de îndurat, acum în urmă, Finlanda, Polonia şi celelalte State baltice (Estonia, Letonia şi Lituania) din partea bolşevicilor, cari le recunoscuseră, totuşi, formal graniţele, — dar eu am ţinut să arăt şi *am fost, singurul, chiar din toamna anului 1934, ca să desvălui farsa reluării raporturilor cu Sovietele şi mistificarea grosolană a opiniei publice româneşti, în privinţa recunoaşterii graniţei Nistrului de către bolşevici.*

Intr'adevăr, *la 1929,* când s'a semnat şi de România, *la Moscova, protocolul pentru punerea în vigoare cu anticipaţie a pactului Briand-Kellogg dela Paris,* Litvinoff, ministrul de afaceri streine al Sovietelor, a ţinut să sublinieze, în discursul rostit, că „faptul prezenţei reprezentantului unui Stat, cu care Uniunea Sovietelor nu are raporturi diplomatice normale (adică România) şi cu care există vechi şi serioase conflicte ce n'au fost lichidate şi pe care acest protocol nu le înlătură" nu ar fi fost decât o dovadă mai mult despre spiritul paşnic al Rusiei sovietice. Cu alte cuvinte „conflictul" pe chestia Basarabiei cu România, *rămânea deschis şi rezervat pentru viitor, — dar declaraţia de război din Ianuarie 1918, ce ne-o făcuse guvernul bolşevic, era retrasă* pentru că preambulul protocolului dela Moscova, din 1929, constată „existenţa raporturilor paşnice" dintre Statele semnatare. *România a dobândit, astfel, la 1929, o schimbare a situaţiei de fapt în stăpânirea ei până la Nistru* care putea avea, pe temeiul declaraţiei de război sovietică din 1918, caracterul unei *ocupatio bellica* şi ne-ar fi putut aduce, într'o zi, *un atac militar de ripostă întârziată, fără caracter de agresiune.*

Aceasta când e vorba de agresiunea militară propriu zisă. Dar Rusia sovietică a săvârşit, necurmat, acte de agresiune economică-financiară împotriva noastră prin vestitele procedeuri de *dumping* agricol, forestier şi petrolifer pe piaţa comercială a lumei, adică prin vânzarea masivă sub preţul de cost a produselor agricole, forestiere şi miniere ruseşti, menite să aducă ruina şi revoluţia păturilor producătoare din România vecină, ca şi din celelalte ţări agricole europene. Criza preţurilor la produsele noastre de export despre care s'a vorbit atâta şi împotriva căreia s'au încercat nenumărate leacuri dela 1930 — 31 încoace n'a fost altceva decât efectul agresiunilor economico-sociale bolşevice împotriva ordinei noastre publice.

Apoi *convenţiile dela Londra din Iulie 1933,* pentru definirea enumerativă limitată la cinci categorii de fapte materiale, a agresiunii, au fost *a doua* împrejurare *când România a semnat, alături pe Soviete, un act internaţional, dar, iarăşi, fără nici o prevedere expresă în privinţa graniţei Nistrului.*

Opinia noastră publică a fost încântată prin declaraţii explicative *oficiale* despre însemnătatea actului semnat pentru graniţa Nistrului şi pentru normalizarea raporturilor româno-sovietice, dar convenţiile dela Londra *n'au avut acelaş înţeles în gândurile guvernanţilor sovietici.* In realitate, *totul nu fusese,* precum o putem judeca astăzi, *decât o manevră abilă în opinia publică românească spre a se pregăti reluarea raporturilor diplomatice româno-sovietice, dar fără recunoaşterea formală a graniţei Nistrului.*

Intr'adevăr, acţiunea internaţională pentru *lărgirea aşa zisului front al puterilor antirevizioniste, cu participarea Rusiei sovietice, a prins în România prin acţiunea simultană anti-revizionistă dela Bucureşti, Belgrad şi Praga, la care a corespuns, apoi, alcătuirea Înţelegerii balcanice* cu Turcia şi Grecia, dar fără Albania şi Bulgaria.

*In vara anului 1934 a venit actul oficial pentru reluarea raporturilor româno-sovietice,* prin schimbul de scrisori Titulescù-Litvinoff, *urmat de o serie nesfârşită de gesturi amicale sovietice la adresa României, pentru câştigarea, prin adormire, a opiniei noastre publice.*

Să ne reamintim, pe scurt, aceste gesturi: restituirea metrului original al serviciului de măsuri şi greutăţi din tezaurul evacuat la Moscova în 1917, a altor resturi din acelaş tezaur sub forma unor casete „găsite" de guvernul bolşevic şi înapoiate fără inventar şi fără nici o asumare de răspundere faţă de Statul român, restituirea osemintelor lui Cantemir Vodă, ademenit de Petru cel Mare şi mort pe meleaguri streine, cedarea gratuită în folosinţă de către bolşevici a bisericii ruseşti din Bucureşti pentru slujbe religioase în româneşte, în sfârşit trimeterea de filme speciale de propagandă dela manevrele sovietice rulate gratuit pentru un public cu invitaţii speciale, osebit de vizitele de aeronauţi şi paraşutiste simpatice, zice-se şi cu temperament, pe la spectacolele populare. Toate acestea încoronate, ca încheere, prin diplomaţi acreditaţi oficial la noi, *ca să organizeze mai temeinic acţiunea de propagandă şi de subminare a ordinei publice din ţară,* deoarece nucleele comuniste de până atunci, finanţate şi conduse dela distanţă, fără metodă şi fără unitate de comandă, sub forma feluritelor asociaţii anti-fasciste ori de aşa zisă ideologie politică de stânga, *nu isbutiseră să provoace revoluţia proletară în România.*

Ostrowski, primul ministru sovietic la Bucureşti, care avusese un mare rol în pregătirea revoluţiei frontului popular roşu din Spania, ce a adus reacţiunea condusă de gen. Franco, fusese anume trimes la noi, în virtutea

originei sale basarabene. Indată după reluarea raporturilor cu Sovietele, în presa noastră au început să apară tot mai des ştiri şi informaţii simpatice despre lucrurile din Rusia Sovietică, osebit de articole menite să ne convingă că *Ruşii bolşevici ar fi fost altfel decât cei ţarişti când era vorba de România,* că s'ar fi schimbat ceva în împărăţia uriaşă de peste Nistru şi că, în sfârşit, *siguranţa noastră naţională, în graniţele dobândite, ar fi avut numai de câştigat dintr'un pact de asistenţă cu Rusia sovietică.* Fiindcă în primăvara lui 1935 se iscăliseră pactele concomitente de asistenţă reciprocă dintre Franţa şi Cehoslovacia şi dintre Rusia şi Cehoslovacia, *îndreptate fără îndoială contra Germaniei,* era o absolută nevoe pentru valorificarea acelor pacte, la caz de trebuinţă, *de amestecarea României sub o formă oarecare în combinaţie din consideraţia continuităţii teritoriale :* din Rusia în România, prin transit spre Cehoslovacia, *contra Germaniei.* N'au lipsit, atunci, alarmele din Parlament şi din presă *împotriva unor obligaţiuni de trecere prin teritoriul nostru* pentru ajutorarea Cehoslovaciei de către armatele sovietice, în cadrul Societăţii Naţiunilor, sau în spiritul convenţiilor dela Londra pentru definirea agresiunii sau, în sfârşit, în limitele unui al treilea pact de asistenţă româno-sovietic complimentar al celorlalte două pacte dintre Paris, Praga şi Moscova.

Dar sancţiunile economice ale forului dela Geneva împotriva Italiei, cu prilejul conflictului pentru Etiopia, la care sancţiuni România a luat frenetic parte cu jertfa propriilor interese de export pe piaţa italiană ? Şi scena grozavă de jignire a ziariştilor italieni în sala dela Geneva din partea unui reprezentant al României latine când se desbătea soarta lui Haille Selassie ! Amintim aceste lucruri în legătură cu proectele de trecere pe la noi a trupelor sovietice în ajutorul Cehoslovaciei, dar împotriva Germaniei, — şi ca o dureroasă explicaţie pentru cele ce ne-a fost dat să îndurăm, mai târziu, prin arbitrajul dela Viena.

*Ceva mai caracteristic.* La 18 Octombrie 1935 deschizându-se circulaţia feroviară pe la Tighina-Tiraspol au început, curând, să treacă, în transit, tranporturi de fer vechiu şi nou din Rusia pentru Ungaria, ca o simbolică realizare a făgăduelilor apărute destul de îndrăzneţ în câteva ziare româneşti şi care vorbiau despre *asistenţa Rusiei sovietice drept cea mai serioasă garanţie pentru graniţele româneşti dobândite prin tratatul dela Trianon.* Da, am citit un asemenea articol semnat în ziarul „Dimineaţa" şi am avut o vie discuţie cu autorul lui.

*E greu să amintesc unele chestiuni personale, totuşi îmi voi îngădui să spun că în toamna lui 1934 am ridicat în presă, atât cât îngăduia censura de atunci, chestiunea reglementării internaţionale a navigaţiei pe Nistru* — care tocmai se pusese la ordinea zilei — conform convenţiei dela Paris privitoare la unirea Basarabiei şi a prevederilor dela Versailles, *dacă reluarea raporturilor diplomatice ruso-române însemna recunoaşterea graniţei dela Nistru.* Fiind vorba de un fluviu care „despărţea sau străbătea două sau mai multe State" conform definiţiei dată fluviilor internaţionale, Nistrul-graniţă *trebuia să fie tratat internaţional, — altfel însemna că nu i se recunoscuse caracterul de graniţă de către bolşevici.* Descoperind, apoi, la 1 Ianuarie 1935, numărul special din revista „Basarabia roşie" scoasă în continuare, la Moscova, şi după reluarea raporturilor diplomatice, de către aşa zişii refugiaţi basarabeni, am avut o *confirmare categorică a bănuelilor mele despre caracterul adevărat al reluării raporturilor diplomatice.* Revista spunea fără înconjur, sub regimul censurii sovietice, că „în *România se înfăţişase în chip tendenţios" reluarea acestor raporturi* drept o *recunoaştere* a „raptului" Basarabiei de către Români şi se da o desminţire categorică pentru liniştirea tovarăşilor muncitori „neliberaţi de sub jugul exploatator al capitaliştilor români" într'un articol comemorativ intitulat „Două jubileuri" care sfârşia prin fraza : „N'am uitat, nu vom uita şi nu vom erta", — ceva aşa în genul unguresc a lui „Nem, nem, soha !" privitor la Ardealul nostru.

Atunci am revenit asupra subiectului printr'un articol interogativ intitulat „Cu U. R. S. S. am reluat raporturile de drept ?" întrucât nu se vorbea nimic despre reglementarea conturilor publice reciproce dintre cele două State moştenite din trecutul război, inclusiv cota datoriei publice aferentă Basarabiei, nici despre regimul consular reciproc şi situaţiile proprietăţilor de drept privat ale supuşilor respectivi de ambele maluri ale Nistrului, în sfârşit nici despre reglementarea altor chestiuni rămase deschise dela 1918.

*Toate întrebările mele au rămas fără răspuns,* iar censura veghea să nu se afle adevărul până în aşa măsură încât *reluarea traficului feroviar prin Tighina-Tiraspol s'a făcut pe temeiul unei convenţii care, nici în titlu nici în text, nu cuprindea cuvântul „graniţă", ci vorbea numai despre reluarea traficului „comun" de cale ferată prin Tighina-Tiraspol,* contrar titulaturii ca şi textelor corespunzătoare din convenţiile de trafic feroviar peste linia de graniţă cu Ungaria, Iugoslavia, Bulgaria, Cehoslovacia şi Polonia, adică cu toţi ceilalţi vecini ai ţării.

Textul convenţiei acesteia, iscălită la Moscova, nici *n'a fost ratificat pentru executare,* numărul de înregistrare nu se mai găsea la serviciul ministerial respectiv, iar conţinutul era ferit, cu grijă, de orice ochiu indiscret, care i-ar fi putut descifra adevăratul înţeles.

Rea credinţă sau simplă păcăleală, aceasta a fost situaţia noastră faţă de vecinul dela răsărit, *care ne-a amăgit ca pe nişte copii, cu complicitatea factorilor noştri de guvern conducători sau profitând de uşurinţa lor, ceeace-i tot una.* Spun aceasta, astăzi, căci afişarea câtorva discursuri parlamentare privind pacea pe Nistru şi siguranţa noastră răsăriteană, ne apar ca adevărate păcăleli trase pe seama unei ţări întregi, *dar pline de primejdii pentru însăşi fiinţa acestei ţări.*

Intâmplările care s'au desfăşurat, apoi, cu o iuţeală de film cinematografic, în deosebi după isbucnirea noului război general din Septembrie 1939, *au desvăluit chiar pentru ochii cei mai orbiţi şi pentru minţile cele mai mărginite, primejdia spre care eram împinşi prin prietenia rusă.*

Agresiunea sovietică, repetată, împotriva Poloniei şi a Finlandei chiar din 1939, apoi bolşevizarea şi înghiţirea celorlalte State baltice prin formule ultimative la începutul lui 1940, *ne-au lăsat să întrezărim, îngroziţi, soarta ce ne aştepta din partea vecinului dela răsărit, care-şi păstrase faţă de noi o portiţă deschisă de conflict printr'o prelungită situaţie juridică încurcată privitoare la graniţa noastră comună,* aşa cum frontierele neprecizate din regiunile coloniale au fost, totdeauna, pretexte de anexiuni pentru puterile mari vecine. *Mai ales că Anglia nu făcuse nimic, ba chiar nici nu protestase în cazul agresiunilor contra Poloniei şi a Finlandei,* — dar ne dăduse şi nouă, ca şi Greciei, în primăvara lui 1939, garanţii de siguranţă *necerute,* în alb, adevărate ordine de plată sau cecuri fără acoperire, care, în materie financiară, sunt de domeniul Codului penal.

*In noaptea de 26 spre 27 Iunie 1940,* la câteva zile după ocuparea Parisului şi prăbuşirea Franţei, *trăznetul dela răsărit a căzut asupra noastră* sub forma notei ul-

timatum a Sovietelor prin care ni se cerea cedarea Basarabiei și a Bucovinei de Nord, pe *un ton și într'un termen fără ripostă și fără amânare. In acele clipe grozave fără asemănare, când pământul părea că ne fuge de sub picioare și pe care le-am trăit, cu toții, am simțit ce înzemna izolarea în nenorocire și am înțeles greșala directivelor politice, care ne aduseseră să ne găsim spânzurați, deodată, în gol, deasupra unei prăpastii fără fund din pricină că perdusem busola orientării în funcție de realitățile poziției geografice și ale vecinătăților.*

Căci e știut că nu te poți sprijini pe ceva depărtat, iar când te simți în primejdie să cazi, te agăți, în chip reflex, pentru sprijin, de tot ce afli mai aproape.

*Ultimatum*-ul din noaptea de 26 Iunie 1940 *ne-a făcut pentru a nu știu câtea oară în istoria europeană,* — bine înțeles pentru cine cunoaște această istorie! — să *pricepem ce înseamnă cuvântul dat al Rusiei, eri țaristă și azi bolșevică, ori de câte ori forțele politice ale Europei fiind încleștate în lupte fratricide, sau desbinate în tabere dușmănoase, fiara dela răsărit, care nu știe decât de frică, se aruncă să-și prade vecinii.* A rămânea singur și *mai ales fără tovărășii puternice în fața acestei fiare, din pricina neprevederii sau din naivitatea de a te încrede în îmblânzirea și domesticirea ei, înseamnă să te expui la primejdia mortală de a fi sfâșiat.*

*Lovitura Rusiei sovietice,* pe granițele noastre răsăritene, *a sdruncinat întregul edificiu teritorial al României.* Știm în ce împrejurări dureroase s'a făcut evacuarea Basarabiei și Bucovinei de Nord și *cât de repede s'au deslănțuit celelalte pofte vecine asupra granițelor noastre dela apus și dela sud,* prin așa zisul arbitraj dela Viena în favoarea Ungariei, ca și prin convenția dela Craiova de ceziune teritorială către Bulgaria.

Actul dela Viena a fost, cum știm, însoțit de cele *două scrisori de garanție, germană și italiană, pentru integritatea teritorială a României,* — restul pământului nostru încă neîncălcat — *adică ieșirea din izolarea politică față de fiara deslănțuită dela răsărit.*

*Discursul din 3 Oct. 1941 al d-lui Hitler* cu prilejul inaugurării ajutorului de iarnă *a destăinuit convorbirile cu Molotov, când a fost invitat la Berlin în toamna lui 1940.* Reprezentantul Rusiei sovietice a întrebat *dacă putea cere garnizoane în Bulgaria* — așa cum făcuse în Estonia, Letonia și Lituania cu rezultatele cunoscute, — *a pretins puncte de sprijin în Dardanele pe seama Turciei,* cu învoirea germană, *și a voit să știe dacă garanția Germaniei către România dată la Viena, avea valoare și în contra Rusiei.*

Adică, pentru a transpune în termenii subiectului conferinței noastre, Rusia sovietică profitând de împrejurarea că Germania și Italia erau prinse într'o mare luptă pe viață și pe moarte, *înțelegea să ocupe noi puncte în Europa, deocamdată în bazinul Mării Negre și la gurile Dunării* căci era vorba de poziții la Dardanele, de garnizoane în Bulgaria și, eventual, *de noi poziții pe pământul românesc după ce, prin al treilea rapt al Basarabiei sudice, se întorsese riverană la gurile Dunării, pe brațul Chiliei.*

In privința aceasta, potentații bolșevici dela Kremlin s'au dovedit în vara lui 1940 și până la isbucnirea războiului răsăritean din anul trecut, executorii testamentari cei mai credincioși ai țarului Petru cel Mare. Lucru de altfel ce era de așteptat și firesc când știm ce activitate a desfășurat filmul de propagandă internă sovietic prin tratarea repetată, în felurite subiecte, a vieții lui Petru cel Mare și a epocii lui.

*Cutropirea sovietică totală a pământului românesc, care ne amenința așa de grav din vara lui Iunie 1940* și sub teroarea căreia am trăit mai ales noi, cei din Moldova, timp de aproape un an, *însemna amenințarea întregei Europe ca pe vremea năvălirilor barbare, de demult.* Noi eram sortiți, ca totdeauna, *să cădem cei dintâi* dacă purtătorii răspunderii de soarta Europei n'ar fi fost în stare să reacționeze de îndată și puternic.

La 22 Iunie 1941 a pornit, într'adevăr, *războiul pentru mântuirea Europei de barbaria bolșevică dela răsărit,* război la care luăm parte cu toată hotărîrea fiindcă *acesta e războiul nostru de apărare și de liberare* dintr'o teroare apăsătoare de peste un veac și jumătate ce stă asupra destinului neamului românesc, ca un adevărat blestem.

Și, acum, pentru a sfârși, să-mi fie îngăduit ca rezumând și repetând unele lucruri, să trag concluziile firești:

Gurile Dunării și strâmtorile Mării Negre alcătuesc, cum am spus la început, *două înfățișeri ale unei aceleiași probleme de viață națională românească,* fiindcă gurile Dunării sunt, de fapt, la strâmtori, iar problema aceasta se chiamă: *siguranța noastră națională.* Orice acțiune militaro-politică sau economico-financiară îndreptată contra gurilor Dunării ori a strâmtorilor, cu scop fie de a stingheri sau întrerupe libertatea navigației, fie de a o îngreuia prin scumpetea taxelor ori prin neîntreținerea drumului de apă — indiferent de unde ar porni o asemenea acțiune — *înseamnă o încercare de asasinat împotriva ființei noastre naționale, un gest de gâtuire, de înăbușire a neamului românesc.*

Problema drumurilor de apă și a respirației noastre *maritime a alcătuit, întotdeauna, esența vieții naționale românești prin garantarea neatârnării economice și politice a Statului și a națiunii noastre împotriva oricăror primejdii din afară.*

Așa a fost, așa este și așa va fi cât va trăi neamul românesc pe meleagurile acestea unde ne-a așezat Destinul.

*Și fiindcă e prea simplă* ca să nu fie cu totul lămurită în orice minte sănătoasă *esența problemei noastre de siguranță națională,* voi adăuga: *cine nu pricepe asemenea lucru și încearcă să spună că sunt alte chestiuni naționale mai grabnice și mai însemnate decât aceasta dela răsărit, acela se face, conștient sau inconștient, instrumentul dușmanilor noștri pentru că slăbește unanimitatea convingerilor și sforțărilor românești și, mai ales, pentru că răpește jertfelor noastre grele rodul maximum ce trebue să-l dea pentru cauza națională.*

# Trei poeţi români

# de cântăreţi ai mării

I. GR. PERIEŢEANU

Dacă e adevărat că literatura nu-i altceva decât o iconire a vieţii reale, urmărind să vă înfăţişez ecoul pe care marea l'a trezit în sufletul nostru, mă voi adresa celor trei mari poeţi, ce susţin în poezia actuală, cu o neegalată strălucire, curentul tradiţionalist, după care valorificarea estetică corespunde unei interpretări organice a specificului acestui neam, înţeles ca o înfrăţire a graiului, locurilor şi oamenilor ţării.

Poezia grupului *Nichifor Crainic, V. Voiculescu* şi *Ion Pillat* este reprezentativă, pentru oricine doreşte să cunoască adevăratele comori de simţăminte şi gândire ale naţionalismului integral, deoarece versul, pentru ei, nu e decât forma sub care se poate concepe frumuseţea românească.

Personalitatea d-lui Nichifor Crainic, legată de o temeinică activitate didactică, filosofico-socială şi poetică, este una din cele mai complexe ale României contemporane. Cum opera, ca şi omul, păstrează un profund caracter unitar, prin concepţia creştină care-o adânceşte şi ilumineză, osebitele ei aspecte nu-s decât diagrama concordantă a spiritului său superior, care a rodit, pe tărâmul ultimelor două decenii, desigur câteva din cele mai autentice înfloriri ale sufletului şi gândirii autohtone.

*Darurile Pământului* şi *Ţara de peste veac* sunt, alături de *Puncte cardinale în haos, Ortodoxie* şi *Etnocraţie* şi *Nostalgia Paradisului*, adevărate pietre de hotar.

Ca ziarist, dintre cei mai înzestraţi şi autor al unor eseuri, adevărate capodopere ale genului, în care arta şi credinţa se împletesc cu măestrie, în slujba unui patriotism susţinut pe linia mare a tradiţiei noastre creştine, d-l Nichifor Crainic se remarcă prin siguranţa cu care'şi stăpâneşte subiectul, ajutat fiind de o bogată cultură generală, ca şi de un excepţional dar de a glosa în marginea evenimentelor importante, ceea ce constitue, de altfel, caracteristica stilului său atât de personal.

Iată de ce, e foarte greu să transmit auditorilor mei, limitat numai la aspectul marin, întreaga semnificaţie artistică a poeziei d-sale, pe care o preţuesc în deosebi şi care ocupă un loc de frunte în literatura română.

Primul volum de versuri, Darurile Pământului, are o singură însemnată imagine marină:

*Ca râurile contopite'n mare*
*Noi vom muri în nemurirea ta*

prin care poetul se adresează Patriei, adevărata matcă a eternităţii individului.

Cu al doilea volum însă, Ţara de peste veac, marea îşi reclamă belşugul de imagini şi idei în poezia d-lui Nichifor Crainic. Pentru o mai bună prezentare, vom deosebi, în versurile d-sale, trei grupe distincte: prima, menită a releva impresiunile marine, risipite în diferitele poeme ale volumului; a doua, cuprinzând bucăţile exclusiv închinatte mării; şi, în sfârşit, ultima, în care realizarea poemelor se întemeiază pe un cadru technic de pure imagini marine.

Prima grupă e o enunţare de imagini, servind, în principal, interpretările ulterioare ale analistului: Cântecul Dunării, care schiţează, în mod tangenţial, importanţa căilor de comunicaţie aquatică în desvoltarea economică şi spirituală a ţării; Cântec de Pescar, lauda poetică a nestatornicei frumuseţi a unui păstrăv auriu; Cântecul de Munte, ce opune, prin două mari simboluri, credinţa şi moartea, motivele de căpătâi ale poeticei d-lui Crainic: la un capăt tendinţa, care urcă parcă elementele firii pe drumul fără întoarcere al năzunţii, la Dumnezeu şi, la celălalt, tendinţa contrară, care ne adună şi ne coboară, din visul materiei, către marea tainâ în care toate curg.

Nu putem omite această ritmică strofă din poezia Jgheabul:

*Din gura de răcoare a fântânii*
*Imi curge ca un cântec printr'un flaut.*
*S'asvârle'n melodii de vălurele,*
*Alunecă pe nodurile mele*
*Şi gâlgâie'n gurguiu —*
*Eu o primesc şi-o dărui*
*Oricui*
*Şi fiecărui.*

Admirabil refren onomatopeic, care a surprins câteva accente clare din neasemuitul cântec al apelor.

O frumoasă imagine marină, găsim în finalul din Molima:

*Nori albi din nesfârşitul albastru s'au lăsat*
*Şi parcă ancorează, iar satul e un port*
*La margine de ceruri, cu clopote de mort.*
*Şi pleacă iarăşi norii ca floarea de salcâm:*
*Corăbii încărcate pentru cellalt tărâm.*

Aici intuiţia poetului e ca un revers al concepţiei pe care am relevat-o în Cântec de Munte.

In Sub Curcubeu, nourul, gonit de fulgere şi furtuni, este sugestiv comparat unui naufragiat aerian. Vila Blanca, pune în contrast urgia mării cu dispreţul pe care-l încearcă autorul în faţa unei nefolosite frumuseţi naturale şi arhitectonice. Terţinele neregulate din Progres, răsfrâng multiple oglindiri marine, pentru a înfăţişa desnădăjduita luptă a omului, în goană după în veci nerealizabilul mai bine. Iar gândurile despre moarte împlinesc cugetarea din Pasăre Albă:

*Moartea-i ca noaptea: gol despicat.*
*Intre izvor şi mare-aruncat.*

vădind concepţia finalităţii în eternitate, indicată şi în versurile citate din primul său volum.

Din grupa doua fac parte poemele Cântecul Apei şi Ţărmul de Dincolo, în cari freamătul transcendental ridică până la ceruri adâncul misteriosului ţinut pelagic.

Cântecul Apei reia marea teamă, a Cântecului de Munte, într'un puternic imn închinat învelişului lichid, pe care Thales din Milet îl socotea drept temelie a lumii:

*La tine, Doamne, nu mă 'nalţ*
*Cu muntele lucind în smalţ:*
*De piatră e, dar se scufundă*
*Nisip mărunt sub apa scundă,*
*Precum a focului nălucă*
*Tot valul apei o îmbucă.*

*La tine, Doamne, nu m'avânt*
*Pe-al vântului desnodământ,*
*Balaur care 'nghite spaţii,*
*Dar târâtor sub constelaţii,*
*Ce cade prăvălit din zbor*
*De abureala unui nor.*

*Cu stropul, Doamne, mă ridic,*
*Mai tare cu cât e mai mic:*
*E Sfarmă-Piatră, Stinge-Foc,*
*E Frânge-Vânt, e'n orice loc,*
*Subpământean, aerian,*
*Şi e izvor şi e ocean.*

*Murmură'n râu şi'n mare geme,*
*E tinereţe peste vreme,*
*Din nori închipuie icoane*
*Şi spânzură de bolţi amvoane*
*Ca voia ta pe cer să steie*
*Prin fulgere şi curcubeie.*

Dela muntele şi focul copleşite de apă, la vântul care se ridică, sfarmă piatră, stinge focul, frânge vântul, în ascensiunea acestui poem e o minunată gradaţie, dominând toate sub şi pe pământ. Finalul e unic şi prin imaginile creştine, pe care poetul le realizează contemplând cereştile ipostaze ale elementului umed.

Cântecul Apei semnifică, poate, ceva din atributul ubiquităţii divine:

*Murmură'n râu şi'n mare geme,*
*E tinereţe peste vreme,*

căci apa e oarecum asemeni Creatorului, care e în toate şi'n care toţi suntem. Poezia, departe de a fi un act gratuit, transmite pulsaţia pe care artistul o resimte în preajma imanentei frumuseţi, prin transfigurarea în artă a marilor sensuri ale trecerii noastre, cari sunt: dragostea credinţa, moartea.

Ţărmul de Dincolo e poetizarea problemei de care e stăpânit omul în faţa marelui mister al morţii. Subiectul presupune cunoaşterea limitei incerte dintre a fi şi a nu fi, care e piatra de încercare şi a ştiinţei şi a filosofiei. Să nu se creadă, însă, că poetul filosofează în versuri:

*Ţărmul de dincolo de mare,*
*Învăluitul Finister,*
*E poate margine de cer*
*Şi poartă către alt mister,*
*Iar pentru gând cutremurare,*
*Hotar de jar, străjer de ger.*

*Ajuns-au oare câţi plecară?*
*Plecaţii nu ne mai răspund.*
*Şi sunt pe mare ca un prund*
*Ce cade surd şi greu la fund —*
*Ca moartea, marea e amară*
*De câte taine o pătrund.*

*Ţărmul de dincolo de mare*
*O fi grădină ori pustiu*
*Ori sloiu polar şi argintiu?*
*Nici tu nu ştii, nici eu nu ştiu —*
*Şi orice navă dusă'n zare*
*S'a dus pe veci ca un sicriu.*

Poetul nu face decât să descrie starea de suflet care întovărăşeşte sistemul său de a gândi. Problema morţii este mai mult psihologică pentru artist. Ţărmul de dincolo nu-l cunoaştem, pentru că e în natura gândului de a nu putea percepe ceeace nu-i cosubstanţial sieşi. Dar, misterul e sporit şi de faptul că nu pătrundem nici măcar dincolo de durata vieţii individuale. Mărginită la timpul şi spaţiul uman valabil, problema de dincolo rămâne o vecinică noapte a sufletului, pe care artistul o înstelează cu visele lui, pe când cugetătorului îi scapă mereu, ca o lumină jucăuşe pe care-ar încerca s'o prindă.

In grupa a treia, alcătuită din poemele Elegia celor doi şi Desmărginire, facem cunoştinţă cu domeniul transfigurat al mării.

Elegia celor doi, care deplânge tristeţea iubirii trecute, plină altădată de fermecătoare dorinţi, termină cu această magnifică strofă:

*O, pe ce ţărm al părerii de rău*
*Singură te-a lăsat*
*Sufletul meu, ce l-am vrut lopătat*
*De luntrea cu nuferi a trupului tău!*

E atâta frumuseţe şi atât adevăr în înflorirea ultimului vers, că lectorul întârzie, admirând mai mult noutatea, gingăşia, puritatea imaginei, decât sensul ei profund şi dureros. Tristul suflet, robit de trupeasca frumuseţe, trebue să constate, mai devreme ori mai târziu, că satisfacerea visului nu înseamnă şi împlinirea lui. Dragostea, în afară impresiunei de saţietate, conţine doar cât ştim fiecare să vedem întrânsa, căci, aprigul sentiment nu este un mod esenţial al devenirii noastre. Artistul, care şi-a irosit visul dincolo de frumuseţe şi adevăr, simţit-a el oare, cum această tristeţe a iubirii, născând adevărul frumuseţii, cade, ireversibilă, în aura contemplaţiei, de unde aveau să răsară încântătoarele şi incomparabilele lui versuri?

Desmărginire e una din meditaţiile asupra morţii, considerată ca o trecere, a condiţiei pământeşti, către limanul isbăvitor al dumnezeirii:

*Şi de pe vârf de munte mă voiu sui pe-un nor.*
*Zi grea, cutremurată va fi, o zi de-adio,*
*Când inima-mi, de tine, fâşii voiu deslipi-o,*
*Amară frumuseţe, pământ rătăcitor.*

*Voiu sfărâma sub pleoape tot spaţiul din jur*
*Şi-mi voiu culca suspinul pe norul meu: şalupă*
*Ritmată de arhangheli, la proră şi la pupă,*
*Cu aripile vâsle prin valul de azur.*

*Oceane de văzduhuri s'or lumina rotund*
*Prin stele-arhipelaguri şalupa mea să treacă,*
*Iar tu, frumoasă lume, să-mi pari o piatră seacă*
*Scăpând rostogolită spre-adâncuri fără fund.*

*Mă va'nvăli, spumoasă, pe creştete de hău*
*O pretutindenească vibrare de lumină*
*Şi m'oiu topi în boare de muzică divină,*
*Despovărat de zgura părerilor de rău.*

Remarcăm, din nou, că preocuparea de căpetenie a d-lui Nichifor Crainic, ca artist, este poziția sufletului creștin în fața marelor probleme pe cari ni le pun durata și limitele existenții. Chiar titlul volumului, Țara de peste veac, denotă fatala constrângere a cunoașterii în propriile-i granițe. Nu mă opresc, pentru a distinge frumoasele imagini marine, cari au slujit la vehicularea, prin alese cuvinte, a fenomenului poetizat, pentrucă nu acest lucru interesează în elevația la care ajunge poezia d-lui Crainic, ci felul în care o problemă, atât de aridă, a putut fi proectată în lumina imediată a conștiinței creatoare. Dintre toți poeții pe cari îi cunosc, unul singur a reușit să rețină în vorbe suprema străluminare de aparențe divine, la granițele dintre uman și cosmic. E neîntrecutul Rainer Maria, pe care d-l Nichifor Crainic îl prețuește ca nimeni altul.

Dela tradiționalismul, din Darurile Pământului, concepția poetului a evoluat, în Țara de peste veac, spre culmile cunoașterii transcedentale, dându-ne, după Eminescu, în această latură puțin frequentată de poeți, cele mai bune realizări ale poeziei filosofice, în cari credința, frumusețea și gândul concură la unicitatea neîntrecutei sale arte literare.

De d-l V. Voiculescu mă leagă o veche admirație și prețuire. Este, așa dar, firească sfiala pe care o încerc apropiindu-mă de marea lui operă, cu gândul numai de a desfira originalul ei aspect, în cadrul unei prelegeri exclusiv închinată mării.

Principalele marine voiculesciene, sunt cuprinse în volumele Poeme cu Ingeri și Intrezăriri.

In ce privește marea, stihurile din Poeme cu Ingeri se pot împărți în trei mănunchiuri, vrednice de a fi relevate cu deosebitele lor nuanțe. O parte e alcătuită de poemele: Sufletul, Cântec Sufletului și Argonaut, vădind un identic procedeu de utilizare a imaginei, amândouă mărginașele fiind simple interpretări poetice, independente de comparațiile marine pe cari le îmbracă, pe când, în Cântec Sufletului, emoția creatoare devine organică aspectului marin:

*Suflete, navă călătoare,*
*Ce străbați, îndrăsneață, lumile*
*Nu'mi svârli patimile 'n vultoare...*
*Ia-mi-le și du-mi-le.*

*Nu căta că sunt grele*
*Lăzile cu aur ale călătorului:*
*Vom plăti cu aurul din ele*
*Vamă corsarilor, bir dorului.*

*Tremură trupul, văzând abizurile*
*Nu-l asculta... L-a năpădit osânza,*
*Desfășură pe vergi visurile*
*Sus, cât mai sus urcă-le pânza.*

*Printre spumele sfărâmate*
*Și-ale norilor negre liote*
*Toate vânturile înhămate*
*Să te ducă numa'n chiote.*

*Și la câți ți-or striga „stai, abate,*
*Alergi spre pieire", spune-le*
*Că pe suflete, din eternitate*
*Le poartă spre țel furtunile.*

*Numai la cârmă să fie dibaci*
*Cel ce strunește apa și mugetele*
*Și tu dela Domnul ai cârmaci,*
*Zi și noapte, cu schimbul, cugetele.*

Am zice condiția noastră telurică, în opoziție cu năzuința divină din care obârșesc cugetele: lupta dintre trup și suflet, care, de când lumea, se simt rău laolaltă, deși fiecare e înfrățirea celuilalt și, mai e, forța biruitoare a durerii și a marilor ei izbânzi, ce ne înalță de-asupra vieții.

Al doilea grup îl formează poemele *Haitele Mării*, *Mărgăritar bolnav* și *Ostrov încins de ape*. Interesant să observăm că Haitele Mării e dintre puținele versificații libere în perfecta variație de clasice forme a poeziei d-lui Voiculescu:

*Ascunse 'n adâncul de neguri al zării*
*Și veșnic la pândă, stau haitele mării:*
*Când albe corăbii, tiptil, din limanuri*
*Ies, ciute răslețe,*
*Și pleacă 'ndrăsnețe*
*Să pască pribege pe-a apelor lanuri,*
*O haită de vânturi se 'nșirue iute*
*Și-aleargă, ca lupii pe urme de ciute...*
*Iar ele,*
*Ciulind mlădioase urechi de vântrele,*
*Din scurt fugărite, s'aștern doar pe goană,*
*Năluce*
*Năuce,*
*Săltând încolțite de crunta prigoană.*
*Căci haitele 'ntinse la fugă 'ndelungă,*
*Cu limbele scoase zoresc să le-ajungă,*
*Și sar peste șanțuri scobite în mare.*
*Trec peste zăgazuri*
*De mii de talazuri,*
*Coboară și sboară prin văi de vultoare,*
*Și iar ies pe creste de ape umflate,*
*Urcând munți și valuri, pe nerăsuflate.*
*Dar iată c'ajunse, cu urlet, vânatul...*
*O clipă 'nceteză chefnitul, lătratul...*
*Apoi o 'mpresoară și drumul i-l taie.*
*Corabia sbiară și-i numai sbătae,*
*Căci haita cumplită*
*Cu spume și bale, în goană, stropită*
*Ii sfâșie coasta și-i sare 'n spinare,*
*Ii spintecă burta de scânduri și fiare,*
*Ii rontăe schela și-i sfârtică botul,*
*Și-abia într'o clipă o 'nghite cu totul;*
*In colții năpraznici, catarge, otgoane*
*Trosnesc, sfărâmate ca biete ciolane...*
*Și nu mai e urmă de navă...*
*Ici-colo doar aschii pe apa buhavă*
*Și haite de vânturi flămânde și rele*
*Se 'ncaer' acum între ele...*

Versul neregulat corespunde intenției autorului de a zugrăvi, prin succesiunea și brusca alternanță imagistică, instabilitatea și neprevăzutul pelagicului ținut. Cât de justă ne apare, celor cari o cunoaștem și îndrăgim, sălbateca frumusețe mânioasă a valurilor ei, această scandare, fără răsuflet în splendida însuflețire a asociațiilor de idei, unele mai dinamice decât altele, menită să apropie, până la coincidență, veracitatea emoției trăite, de cadrul, variabil dela om la om, al realității tangibile.

Ascuțimea observației și un rar simț al ritmului, subtilitatea și pregnanța jocului, mijloacele superlative de realizare, ca și viziunea originală, sunt câteva din rarele calități ale poemului citat, demn de a figura în fruntea oricărei antologii marine.

(Va urma)

# Din trecutul marinăresc al Constantinopolului

de

C. Amiral C. NEGRU

AND zici Imperiul Bizantin, zici Constantinopol şi vice-versa, pentru că atunci când împăratul Constantin cel Mare, în anul 330 d. Chr., fondă Constantinopolul şi făcu din el a doua capitală a Imperiului Roman, Imperiul Bizantin luă naştere ; iar când la 1453 Turcii cuceriră Constantinopolul, Imperiul Roman de răsărit, Imperiul Bizantin se prăbuşi.

Dar, în aceste 11 secole câte perioade de mărire ! ?...

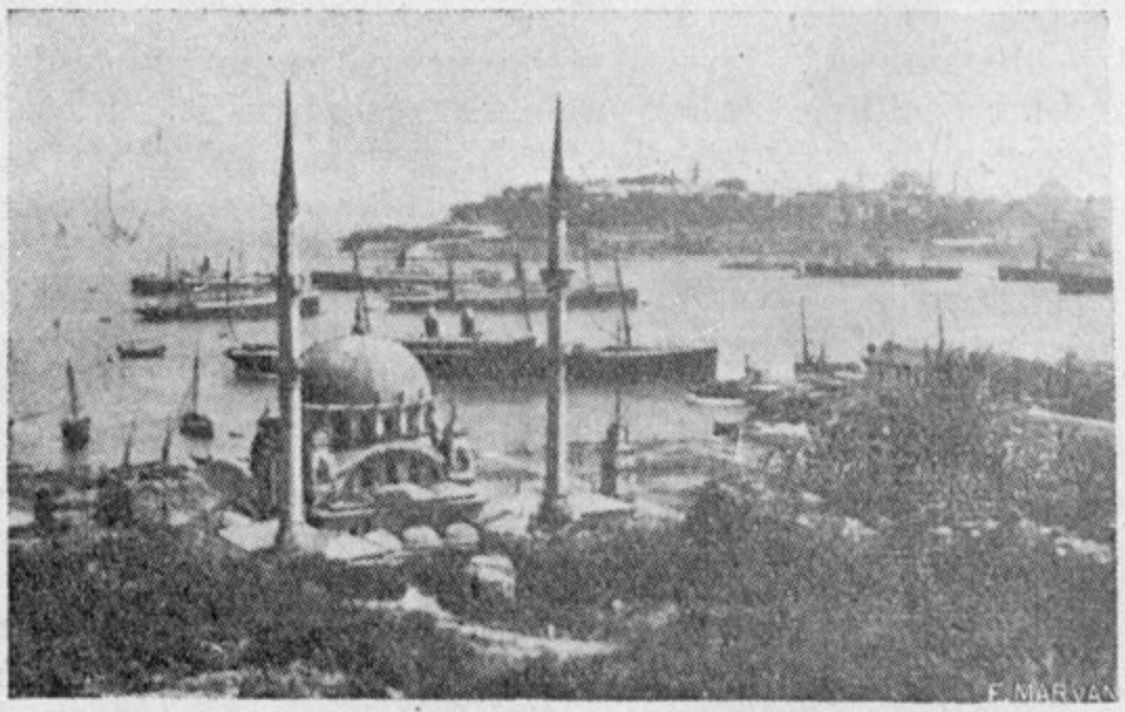
Istoria spune că între anii 638 şi 711 imperiul arab al califilor se întindea dela oceanul Atlantic până la India, prin cucerirea Siriei la 638, a Egiptului la 640, ţări cari aparţineau Bizanţului, regatul Perşilor la 642, Turkestanul şi India la 707, mai apoi Tunisia, Algeria şi Marocul, iar la 711, prin cucerirea Spaniei.

Până la această epocă, flota bizantină a fost una din marile forţe ale imperiului, fiind singura în Mediterana care domina mările orientale; şi chiar după ce califii Omeiazi îşi creară o flotă puternică, flota bizantină susţinu cu succes lupta şi salvă Constantinopolul la 717.

Neglijarea marinei, imperiul o plăti scump în secolul al 9-lea, când corsarii musulmani, stăpânind Creta, devastează coastele arhipelagului timp de peste un secol. Acest pericol făcu ca în secolul al X-lea flota să fie reconstituită şi până la începutul celui de al XII-lea veac Bizanţul să fie din nou o mare putere mediteraneană, având domeniul mării până la Coloanele lui Hercule (Gibraltar).

Această stăpânire ţinu însă până în ziua când Bizanţul găseşte că e mai comod să încredinţeze apărarea imperiului pe mare flotelor pizane, genoveze şi veneţiene mai cu seamă ; cu toate că imperiul găsea în populaţunile litoralului asiatic, în insule şi în Grecia o populaţiune marinărească ce putea să formeze echipajii admirabile ; iar şantierele navale îi puteau construi superbe nave de război.

O privelişte din Istambul.



Intrarea spre Cornul de Aur.

Dromos-urile, vase de luptă ale epocii, echipate cu 500 de oameni din care 70 soldaţi, erau vestite pe acele vremuri, iar focul Gregois inventat în sec. al VII-lea de un inginer sirian, şi întrebuinţat în grenade şi sifoane aruncătoare de flăcări, dădea flotei o superioritate care inspira teroare tuturor inamicilor Bizanţului.

Când în 941, Ruşii lui Igor, fiul lui Ruric, întreprinse o expedieţie contra imperiului bizantin şi sunt sdrobiţi în faţa Constantinopolului, ei declară : „Că Grecii au un foc ca fulgerile cerului, pe care aruncându-l contra noastră ne-a ars, şi de aceea n'am putut să-i învingem". In sec. al X-lea flota imperiului cuprindea încă 180 nave de luptă.

Sub aripa acestei flote, care a fost câteva sute de ani stăpâna de necontestat a Mediteranei, şi care dădea o siguranţă absolută în apele ei, operaţiunile comerciale ale imperiului le găsim întinse în sec. VI şi VII până în Africa, Sicilia, Italia până în fundul Adriaticei, la Ravena, le găsim în Spania, în Galia, la Marsilia, Bordeaux, Narbonna, Tours şi Orleans şi Paris.

**Aceşti sirieni cum îi numea** lumea pe neguţătorii Bizanţului formau în multe oraşe din occident colonii foarte importante. Ei aduceau : ştofe, piei lucrate, vinuri de Siria, papyrusuri din Egipt, etc., etc. In Mediterana, devenită o mare a imperiului bizantin, Grecii aveau o superioritate de netăgăduit şi pe care nimeni nu se gândea să le-o dispute. Atât de mare era influenţa economică a Bizanţului, datorită flotei ei, încât în sec. al VI-lea moneda lui era primită pe toate pieţele lumii.

Cucerirea Siriei şi a Egiptului de către Arabi, aduse în sec. al VII-lea un mare dezastru comerţului imperiului, căci Bizanţul pierde grânarul bogat al văii Nilului, pierde bogatele industrii ale Siriei, care în sec. al VI-lea aveau ca un monopol al fabricării mătăsurilor, Bizanţul pierde atâtea porturi, admirabile centre a unor activităţi neînchipuit de mari.

In sec. al IX-lea şi al X-lea întinderea de temut a pirateriei musulmane, făcu să dispară orice siguranţă în mările orientale, ceeace dădu o mare lovitură comerţului bizantin. Decadenţa marinei imperiului avu rezultate şi mai fatale, căci începând din sec. al XII-lea pavilionul grec dispare din ce în ce din Mediterana, fiind înlocuit cu flotele oraşelor comerciale Piza, Veneţia şi Genova.

Cu toată această decadenţă, până la căderea imperiului bizantin, Constantinopolul, prin situaţiunea geografică unică în lume, rămâne unul din marile antrepozite comerciale, unul din marile târguri în care se întâlneau popoarele universului cunoscut.

# Din isprăviile marinarilor noștri

## Note şi impresii din cele văzute în recentele misiuni pe Marea Neagră

*de*
General de Divizie Adjutant,
TRAIAN GRIGORESCU

I

Asupra acţiunilor de uscat ale bravilor noştri luptători aproape toată lumea este mai mult sau mai puţin informată şi foarte mulţi au noţiuni de cum se luptă, într'un cadru mai mare sau mai mic, şi chiar înţeleg şi simt câte ceva din această luptă.

Acest lucru este datorit şi faptului că aproape fiecare familie are câte un luptător în sânul ei.

Acţiunile de pe mare sunt mai greu de înţeles, cerând oare care cunoştinţe, mai puţin răspândite. Marinarii noştri, pe cât de bravi şi inimoşi pe atât de modeşti, sunt puţini la număr şi aceasta-i una din cauzele nuanţei de prea puţină cunoaştere a activităţilor marinei noastre.

Se cunosc şi impresionează mult scufundările de vase escortând convoiuri, transporturi de muniţiuni şi materiale, pe mări, date publicităţii în cifre respectabile, ale marinelor străine.

Mai puţin cunoscute ne sunt acţiunile marinei noastre, care, cunoscută, devine impresionantă prin mărimea activităţii sale, mai ales faţă de mijloacele modeste de care dispune.

Dacă amiralul Wurmbach, ocazional a spus că, fără activitatea marinei noastre, victoria din sudul frontului de răsărit nu s'ar fi putut realiza, nu este o simplă măgulire ci o realitate.

De aceia socot interesante câteva informaţiuni şi date asupra activităţii marinei noastre, precum şi unele impresii şi note din ultimele misiuni îndeplinite de escadrila noastră de distrugătoare, urmărite de mine, vechiu ostaş, care nu poetizează şi nici nu amplifică cele trăite şi văzute.

### Eroii anonimi ai Mării.

Activitatea flotei române în acest răsboiu — deşi tăcută mai ales din cauza secretului operaţiunilor — este prodigioasă, atât prin faptele săvârşite, cât şi prin rezultatele care, în anumită măsură, pot fi aduse la cunoştinţa marelui public pentru a fi apreciate.

Italienii au publicat, nu demult, tabele statistice de activitatea flotelor în Mediterană.

Azi, când primele mari consecinţe ale acestei modeste, dar excepţionale activităţi, se găsesc realizate, este cazul să se scoată, în măsura permisă, din anonimat şi din necunoaştere, eforturile nebănuite ale acestei întrepride flote române, care, sfidând tot felul de pericole, cu o dibăcie demnă de toată admiraţia şi un curaj legendar, a plecat necontenit din bazele sale, departe spre inamic, escortând muniţia şi materialele indispensabile frontului de luptă, — atacând forţele inamice când îndrăsneau să se apropie de preţioasele convoae, sau — în acţiuni de mai mare risc şi efort — au întins imense baraje de mine ucigătoare, chiar în apele duşmanului, unde el de atâtea ori a suferit pierderi dureroase.

S'a ştiut oare că aceste frumoase vase de răsboi româneşti, în tot cursul răsboiului până azi, nu au avut odihnă; că necontenit au fost trimise departe de sute de mile marine; că au executat marşuri continue, fiind mereu hărţuite de forţele inamice, în special de numeroasa hoardă de submarine bolşevice, care n'au pregetat un moment în atacurile lor, toate cu dibăcie dejucate sau nimicite de echipajele navelor noastre?

Se cere un mic efort de imaginaţie şi oare care documentare pentru a cuprinde, în totul, înţelesul faptelor realizat de curajoasa noastră marină.

In general un „homo terestris" se impresionează când aude de o luptă mare navală, de vase multe, scufundate, explozii, morţi, şi răniţi.

Se înţelege mai greu de ce destoinicie, spirit de sacrificiu şi bravură trebue să fie animată o mică flotă ca să poată întreprinde operaţiuni într'o mare, minată la tot pasul, în care inamicul este de douăzeci de ori mai numeros şi în care mijloacele sale de acţiune păreau că interzic ori cărei minţi ideia unei aventuri de convoiere şi circulaţie la mari depărtări.

Dar ceiace întrece ideia obişnuită a posibilului este că toate aceste, atât de numeroase operaţiuni şi misiuni, au fost realizate şi duse până la capăt cu cel mai deplin succes în ciuda reacţiunilor îndârjite ale marinei sovietice.

Ceiace a făcut marina noastră şi va continua, umăr la umăr cu bravele trupe ce luptă pe uscat şi în aer, până la victoria finală, — contra celor ce-au pierdut pe Dumnezeu şi nu vor să mai ştie de el — va fi totdeauna slab redat în câteva vorbe.

De aceia cred mai sugestiv să dau câteva cifre privitoare la activitatea escadrilei de distrugere, cu care am putut trăi câteva din ultimele sale misiuni şi care poate ilustra şi da o noţiune de ce a fost şi este capabilă marina noastră.

### 500.000 tone muniţiuni transportate în 120 misiuni.

Escadrila de distrugătoare a executat, de la începutul războiului, circa 120 de misiuni la inamic, — la larg, în depărtare — făcând siguranţa şi protecţia convoaelor ce transportau muniţiuni şi materiale pentru tot frontul de Sud.

In toate aceste misiuni a respins atacurile inamicului, risipindu-l sau distrugându-l. A apărat cu dibăcie uimitoare preţioasele încărcături, aducând pe linia frontului de luptă atâtea mijloace de trebuinţă, trupelor de uscat. Ca baraje de mine, ce a aşezat, a închis şi a provocat uneori dezastre în circulaţia flotei sovietice şi a înlesnit-o pe a noastră.

In cursul acestor aproape 120 misiuni, distrugătoarele noastre au parcurs 35.000 mile marine (peste 65.000 km.) — mai mult de 3000 ore de marş — şi au asigurat şi aprovizionat frontul de Sud, prin escortarea convoaelor, de circa 500.000 tone muniţiuni şi material, adică 50.000 vagoane. (Repet, aceasta numai distrugătoarele).

Se poate imagina ce reprezintă asemenea cantităţi de materiale aduse pe front la timp şi ce ar fi însemnat pentru operaţiunile din sud scufundarea sau neajungerea acestor convoae la destinaţie, socotind că toată capacitatea căilor şi mijloacelor de transport terestre era utilizată.

Ce a însemnat pentru eroicile atacuri din Crimeia, dela Sevastopol, dela Kerciu şi Caucaz dibăcia şi eforturile marinei noastre nu este prea greu de înţeles după datele de mai sus.

Totodată cred că ori care, fără voe, face o legătură între faptul că efortul frontului de răsărit s'a făcut la Sud şi posibilităţile şi aprovizionarea masivă şi rapidă pe Marea Neagră, realizate prin bravura marinei noastre.

Prin cele arătate se va înţelege mai bine de ce Fuehrerul marelui nostru aliat Germania a citat, prin comunicatul cartierului său general, după cucerirea Crimeiei, căderea Sevastopolului şi Kerciului, marina noastră, vorbind de concursul neprecupeţit al marinei române la victoriile realizate.

II

Am cunoscut pe marinarii noştri în timp de pace, când lor li se cerea mai mult decât ori căror ostaşi disciplina şi spiritul de sacrificiu de război. I-am văzut pe furtună, i-am urmărit în încordarea lor pe submarin, către fundurile mării şi am învăţat să preţuiesc sufletul şi tăria adevăraţilor marinari.

**In luptă fără răgaz.**

Pe vasul comandant al escadrilei de distrugătoare, îi văd acum în război, privesc echipajul de neaoşi români dela comandanţi până la ultimul marinar, şi nu pot să nu fiu impresionat de starea de spirit, încrederea şi curajul cu care aceşti fii ai noştri, de pe toate meleagurile ţării, sunt gata ori când — cu încrederea în Dumnezeu şi hotărâtă voinţă — să îndeplinească orice misiune li s'ar ordona, ori cît de grea, de îndrăsneaţă sau obositoare ar fi. Am văzut şi urmărit minut cu minut, ziua şi noaptea feţele lor încordate de atenţia fără răgaz ce li se cere în îndeplinirea însărcinărilor, mai toate atât de grele şi obositoare. Incepând cu comandantul, care nu doarme uneori 60 de ore în şir, toţi servesc, alimentează, controlează, verifică, urmăresc: maşini, aparate, armament, activitatea şi navigaţia vaselor, legăturile, etc., după rolul ce fiecare are. Privesc cerul, scrutează zarea şi suprafaţa apei. Manevrele şi formaţiunile se succed după situaţie; totul trebue să concure la punerea la adăpost şi evitarea ori cărei surprize neplăcute convoiului. Când vine noaptea activitatea este şi mai încordată. Prin besna întunericului se văd numai siluete, ce se recunosc prin puterea obişnuinţei.

In fiecare clipă se poate ivi ceva. Delfinii, albicioşi în noapte, dau tresăriri când ies brusc din apă. In zori veliere la orizont dau de gândit şi pune totul în gardă.

**Suntem atacaţi !**

Când se luminează bine se anunţă din gabie un periscop: se verifică imediat de organele respective şi de comandant care, cu calmul tipic marinarilor hârşiţi pe mare, ordonă alarma, dispune manevra necesară, grenadarea indicată şi fiecare ştie şi execută ce are de făcut, cu o preciziune matematică, în tot acest angrenaj care la prima vedere pare atât de complicat. Ce păcat că nu avem în momentul acesta un avion din cele două care ne însoţeau eri după amiază. şi că misiunea nu permite a pierde puţină vreme cu verificări de efecte căci poate s'ar putea constata scufundarea unui submarin. Se reintră în normal; toţi sunt uşuraţi. Dar peste două ore o torpilare nereuşită trece pe lângă un vas din convoi. Cu acelaş sânge rece se ordonă, se urmăresc şi execută toate dispoziţiunile şi mişcările indicate.

**Pământ la orizont !**

Mai trece puţin şi se zăresc înălţimile de pe uscat din altă ţară: ajungem la capătul misiunii. Toţi privesc panorama ce se desfăşoară măreaţă, a cărei poezie chiar în această situaţie se simte. Feţele tuturor se destind ca prin farmec. O veselie sugestivă se propagă la toţi; satisfacţia că misiunea a fost îndeplinită se simte pe figura fiecăruia. Distrugătoarele, eliberate, salută convoiul preţios dar grozav de împovărător şi devenit deodată uşoare, parcă capătă aripi, şi în noua formaţie, deşi pe apă, iau viteza trenului într'un marş impunător.

Marea este însă atât de rea încât nu se mai poate sta pe puntea mare de jos. Nici cazanul cu mâncare al trupei nu a putut fi trecut; s'a răsturnat, pe când vrea să-l transporte; a trebuit să se dea conserve în schimb. Toţi cei obligaţi să stea la posturi, sunt udaţi de valurile ce ne ating chiar pe puntea de comandă, care este la 14 metri înălţime.

Către seară, marea se mai potoleşte, toţi de pe punte scrutează zarea cu binocluri şi aparate, parcă vor să se întreacă care vede mai întâi ţărmul. Da, s'a răsbit după atâtea sute de kilometri de marş, cu o deviaţie neînsemnată, pe punctul hotărât ca îndreptar, dela care să se poată mai sigur pătrunde prin barajele inamice şi cele proprii, de tot felul, până la intrarea în port. Intunecându-se, farurile altor vase ajută la acostare. Comandantul forţelor de pe mal priveşte cu satisfacţie reîntoarcerea vaselor, pentru care sigur că, în gând, aduce o mulţumire celui de sus pentru că i-a protejat vasele să ajungă iar cu bine.

**Din nou în misiune.**

Toate bune, dar a doua zi, imediat după amiază, plecăm din nou în altă misiune, în altă direcţie. N'a rămas nici răgazul pentru destinderea, din încordarea de toată clipa, dela misiunea isprăvită în ajun. Războiul o cere !

Comandantul forţelor, de pe mal, iar salută plecarea şi rugile de a reuşi din nou cu bine, din sufletul său, se simt. Din momentul părăsirii portului aceleaşi „arme insidoase", care ameninţă în orice clipă din orice direcţie, cer o încordare şi mai mare. Cu aceiaşi linişte sufletească, cu aceiaşi hotărâre de a reuşi, cu acelaş curaj, toţi sunt la posturile lor şi promptitudinea, precizia, dibăcia ca şi potrivirea la situaţii, a dispoziţiunilor luate ca şi a execuţiei sunt fără cusur.

Ca privitor examinez pe fiecare şi simt resemnarea din sufletul lor. Totodată sunt impresionat de legătura sufletească ce-i uneşte pe toţi, dela comandant la soldat; camaraderia şi încrederea reciprocă. Marinarul luptător îşi dă viaţa fără şovăire odată cu vaporul său şi înfruntă cu mândrie cerbiciile soartei şi încordarea continuă de nesomn şi veghe, cu tunul şi torpila gata de bătaie; pe mări bune şi rele, pe furtuni şi cicloane, strecurându-se printre minele perfide — strâns alături de ofiţerii săi, — împărţind cu camarazii şi comandanţii săi norocul sau ghinionul fiecăruia şi al tuturor.

El poate fi atacat în orice clipă din apă, din aer, din faţă, din spate, din lături sau dela fund; el trebue să fie gata în tot locul şi în orice secundă; moartea năprasnică sau atacul perfid poate veni de ori unde; el n'are un spate sau flanc asigurat. In schimb nervii săi trebue să-l ţină treaz 20-30-50 şi uneori chiar 100 de ore continu, cât durează misiunea.

Privesc pe comandantul escadrilei, comandantul vasului şi pe fiecare din ofiţeri şi mă gândesc câtă discreţie, secret al operaţiunilor, câtă vigilenţă, câte măsuri, manevre, sforţări fizice, morale şi intelectuale, riposte imediate la situaţiile care survin atât de neaşteptat, câtor lipsuri trebue făcut faţă şi câtă tărie de caracter li se cere, în prima linie comandantului.

De foarte multe ori bravura, care se cere într'o misiune pe mare, întrece pe cea din lupta pe uscat. Şi vigilenţa, efortul de tot felul, chiar fizic, spiritul de sacrificiu şi curajul de a înfrunta pericolul se cer în ordine de sus în jos. Comandantul este cel căruia i se cere cel mai mult. Am ocazia fericită să-l urmăresc continuu peste 1000 de mile, minut cu minut. Nimic nu-i schimbă în atitudinea lor; mereu aceiaşi. Toţi sunt în totul ca şi la începutul misiunii precedente; aceiaşi atitudine, aceleaşi manifestări.

Intrăm iar în noapte; se schimbă dispozitivul; marea se face din ce în ce mai rea; vasul care are materiale şi pe punte riscă să piardă încărcătura şi micşorează viteza. Intreaga situaţie se complică; se hotărăşte întoarcerea până la un anumit punct şi reluarea mişcării a doua zi, când se anunţă o vreme mai bună.

S'a lungit misiunea cu o noapte. Toate dispoziţiunile sunt luate pentru a se asigura reluarea mişcării fără inconveniente şi pare că totul merge bine. Totuşi probabil că am fost descoperiţi în urma acestui incident şi urmăriţi.

**In lupta cu submarinele bolşevice.**

In dimineaţa zilei următoare aveam iarăşi o torpilare nereuşită la ora 5.30. La ora 7 altă alarmă. La ora 8 un avion german ne recunoaşte şi se apropie. Dar deodată la distanţă de o milă şi jumătate se învârteşte pe loc şi dă semnalul de „pericol". Se crede că-i vorba de mine, care aci sunt la tot pasul, şi deci a se dirija vre'un vas într'acolo ar fi pierdere de timp şi pericol,

fără rost faţă de misiunea primită. Se ezită. Avionul dă două, trei semnale, şi imediat bombardează... submarinul, pe care-l văzuse de sus şi nu-l mai slăbea. Vasul din cap şi coadă schimbă de direcţie, pentru a face faţă submarinului care s'a ascuns. Imediat se ajunge la locul indicat, se grenadează. Toţi privesc încordaţi... După 32 de grenade submarinul este scufundat şi totul reintră în normal.

Inaintarea către punctul de destinaţie se continuă fără întrerupere. Iar se aşteaptă apariţia coastei, sub privirile încordate ale tuturor. Câte puţin se desenează munţii majestoşi în bătaia soarelui care se tot înalţă şi încălzeşte pe toţi care am simţit răcoarea, deja accentuată, din timpul nopţii.

Toate feţele se luminează şi pentru mine, ca observator, bate mai mult la ochi buna dispoziţie care se accentuează, ca şi nuanţa de volubilitate în vorbă a tuturor, la apariţia vaselor care urmează să ia în primire convoiul, să-l conducă, să-i asigure, prin verificarea dragării şi paza în lături, intrarea în portul de destinaţie.

După împlinirea formelor de predare aceiaşi uşurare, mai accentuată decât la misiunea precedentă, pentru că marea a fost mai capricioasă — capriciile-i sunt cunoscute în apropierea echinoxului de toamnă — dar totuşi a îngăduit executarea sarcinei primite.

Toţi sunt mulţumiţi şi veseli când, în viteză mare iarăşi se reia drumul spre portul de bază. Marea-i bună de data aceasta, ca o recompensă pentru strădania tuturor. Către seară aceiaşi satisfacţie: după atâtea sute de kilometri răsbim precis pe punctul ales de pe ţărmul românesc. Acelaşi salut în port cu mulţumirea tuturor.

Trebue să-mi iau rămas bun dela ofiţeri.

Mă desprind cu greu din mijlocul acestor suflete de înaltă ţinută şi profund caracter de adevăraţi marinari.

I-am iubit în timp de pace, îi admir acum în războiu.

## In luptă contra flotei sovietice distrugătorul „Mărăşeşti" scufundă un submarin.

*de*

Serg. marinar VASILE OPROVICI

**Spre front...**

Apus de soare.

Seara a început să coboare leneşă din nemărginiri. Apele puţin turburate sunt înroşite de sângele trandafiriu ce se scurge din apusul de soare, ca dintr'o imensă rană. Odată cu aripile serii se coboară, în portul din margine de ţară, liniştea. O linişte adâncă şi binefăcătoare.

O parte din unităţile de război ale Marinei noastre a primit ordinul de a excorta un convoi de vase de comerţ ce trebuia să ducă încărcătura lor frontului de uscat. Pregătirile se fac în linişte. Noaptea cade grea, plină de întunerec, peste portul ce se odihneşte după o zi de muncă aprigă.

Maşinile distrugătorului „Mărăşeşti" ancorat la cheu sunt sub presiune. Se fac ultimele pregătiri în vederea plecării. Se amarează totul necesar, "ţin-te bine" este întins dela prova la pupa, ferestruicele mici sunt închise bine, spre a nu se strecura nici-o rază în întunerecul de nepătruns al nopţii.

— La posturile de plecare!

Siffleia sună chemarea marinarilor la posturile lor de plecare şi sunetele ei tari răscolesc liniştea nopţii, acoperind uruitul maşinilor navei. Parâmele sunt trase la bord. Nava se desprinde de cheu şi elicele încep să scormonească apele, să le turbure, să le înfioreze. După o scurtă manevră prova este pusă pe eşirea din port. Stând pe loc, distrugătorul, privind spre drum înainte, pare că priveşte încăodată portul, ce şi lui îi este atât de drag, ca un cămin.

Apoi, nava porneşte încet. Apele învolburate de vârtejul aspru al elicelor se prefac în spume ce le acoper ca o ninsoare de flori şi lumini...

Navele de comerţ sunt undeva pe Mare. Una câte una, unităţile de război, ies din port. „Cuibul Reginei" este ultima casă în drumul nostru spre frontul apelor. De departe, se mai văd farurile ce ne însoţesc cu zâmbetele lor luminoase până în largul depărtat...

Echipajul este adunat la pupa. Se face rugăciunea. Capetele sunt descoperite, iar vântul uşor de noapte răcoreşte frunţile bătute de soare, vânturi şi ploi. Este atâta cucernicie, atâta credinţă şi atâta linişte, că ţi se pare că pupa distrugătorului este o mică biserică sub bolta de cleştar a cerului şi că Dumnezeu undeva aproape ascultă rugăciunile ce I se înalţă din fiecare suflet, în şoaptele ce numai inima le ştie.

Marinarii trec la veghe, pe borduri. Fiecare îşi ştie locul şi ce are de făcut.

Navele de comerţ sunt, acum, lângă noi. Cu toate sunt încărcate de-abia mai zărindu-se linia de plutire. Navele merg încet încadrate de navele noastre de război. Suntem când într'o parte când în cealaltă a convoiului.

Distrugătorul spintecă liniştitul apelor lăsând în urmă brazde, ce pleca spre ţărmuri — valuri ce se nasc şi mor la maluri sau înainte de a săruta pământul dorit.... Nici-o lumină nu se vede pe Mare. Noaptea este de nepătruns. Privirile de-abia de răzbesc puţin întunerec. Este atât de grea întunecimea aceasta, în faţa căreia ochii nu au nici-o putere că ai impresia că niciodată nu a fost şi nu va fi, ziua. Dar marinarii noştrii sunt obişnuiţi cu toate capriciile vremii. De niciunde nici-o licărire de stea, niciun strop de lumină. Clipele trec tot atât de greu ca şi întunerecul.

Demult şi departe de noi, uscatul rămâne ca o amintire, ca ceva ce nu eşti sigur că l'ai văzut, că l'ai gustat, în singurătatea cu care te înconjor apele şi zările. Veghea este făcută cu cea mai mare atenţie. Nici-o mişcare — cu tot întunerecul ce ne înconjoară — nu trebueşte trecută ca neobservată. Dar cu timpul zările dintr'o margine de ape au început să se înmugurească în lumini. Primele raze au bătut la porţile lumilor cu suliţe lungi şi albe. Apoi nunta luminilor a apărut tot mai spre pământuri şi ape aducând de mână ziua albă de năframă, însoţită de soarele cu miez de lumină.

Ce bine este când după o noapte grea apare ziua!... Sufletul se schimbă în haină de primăvară, iar trupul, lacom, caută să se scalde cât mai mult în bucuria albă, ce-a sosit ca cea mai bună veste lumilor.

...Şi soarele se urcă tot mai sus în timp ce apele sunt acoperite de tot mai mult argint ce se împarte frăţeşte din val în val...

Dar seninul nu a ţinut mult. Zările s'au înfumurat şi o ceaţă deasă a căzut pe ape. Intocmai întunerecului, cu o noapte înainte, ceaţa este de nepătruns. Navele se opresc din mers, veghea continuându-şi îndatoririle. Dar ceaţa nu ţine mult. Peste puţin timp se ridică ca o imensă cortină făcând loc zilei splendide de vară.

Navele îşi iau viteza normală. Ne apropiem de punctul unde trebueşte să predăm transporturile altor unităţi de război. Ajungând, navele noastre iau formaţia de predare a convoiului celorlalte vase cari au sosit.

Transporturile au plecat.

Siluetele navelor tot se mai văd în departe, când, la bordul distrugătorului „Mărăşeşti" se dă alarmă submarină. Undeva s'a observat prezenţa unui submarin inamic. Se pune prova pe locul observat. Torpilorii trec la posturile lor de grenadare. Distrugătorul merge cu maximă viteză. Apele limpezi sunt răscolite din adâncuri de elicele ce le ridic furtunatec în urma vasului.

Am ajuns.

Comandantul cu sânge rece, atât de necesar unor astfel de împrejurări, ordonă lansarea bombelor anti-submarine. Bombele cad grele producând un sunet asurzitor, în momentul exploziei. Tot sectorul, unde se crede că submarinul a intrat în imersiune, este răscolit de bombe. Aşteptarea noastră nu este zadarnică.

Pete mari de ulei au apărut la suprafaţă. Acolo, a trăit cândva un submarin.

Victorie!

# Poziţia industriei navale la noi, actualmente şi după război

de
Comandor inginer,
ENESCU EMIL

MENSELE cantităţi de nave ce se distrug din cauza operaţiunilor de răsboi, a determinat în toate ţările beligerante sau neutre o înmulţire a şantierelor navale, precum şi o mărire a capacităţii celor existente. Toate aceste şantiere lucrează astăzi în plin şi capacitatea lor nu le permite să facă faţă comenzilor ce au. Se pune însă de pe acum întrebarea: care va fi situaţia acestor şantiere, după încetarea războiului?

Ne amintim că în războiul trecut, lucrurile s'au petrecut la fel. Insă îndată ce războiul a încetat, şantierele au mai lucrat în plin numai câţi-va ani, până când tonajul lipsă a fost refăcut, după care multe din şantierelor navale, au avut o situaţie critică. In America au fost închise şantierele înfiinţate în timpul războiului, iar în toate ţările, activitatea a fost redusă, unele compensând capacitatea lor normală prin alte fabricaţii decât cele navale, altele lichidând, iar unele trăind în parte prin concurenţa liberă, iar parţial prin sprijinul statelor respective, care dădeau comenzi pentru instituţiile de stat.

La noi până la răsboiul trecut 1916—1918, industria navală era timid reprezentată întâi prin trei şantiere de stat: Arsenalul Marinei Galaţi, Şantierul Naval din T.-Severin şi Şantierul D.P.M., din Constanţa, iar ca particulare: prin Şantierele Române dela Galaţi (fost Fernic). După război, lumea a fost antrenată şi la noi de ideia necesităţii şantierelor navale, atât pentru faptul pierderilor de răsboi, care nu numai la mare, dar şi pe Dunăre au fost însemnate, precum şi pentru consideraţiunea că traficul pe Dunăre se făcea în marea majoritate — peste 80% — cu nave streine.

In baza acestor consideraţiuni, au luat naştere la Brăila şi Galaţi, câte-va şantiere, care au lucrat bine câţi-va ani, în special reparaţiuni, dar care nu au putut ajunge la desvoltarea dorită. dintr'o serie de consideraţiuni de conjunctură.

*Situaţia generală a construcţiilor navale azi.*

După datele ce s'au putut avea la îndemână, reese că s'au scufundat până la finele lunei Septembrie 1942, cca. 28.000.000 — tone, registru, de nave comerciale, în afară de navele militare. Din acestea s'au recuperat, prin construcţie în toate ţările beligerante şi neutre, cca. 8.000.000 — tone, rămânând un deficit de cca. 20.000.000 tone.

Acest deficit, după cum reese din mersul războiului, este probabil să mai crească, putând ajunge până la finele războiului la cca. 28—30 milioane tone registru.

Care poate fi capacitatea Şantierelor la încetarea războiului?

După datele ce se pot avea ar fi următoarele:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Statele Unite | cca. | 6 — 7 | mil. | tone | anual |
| Anglia | „ | 2,5— 3 | „ | „ | „ |
| Dominioane şi Colonii | „ | 1 — 3 | „ | „ | „ |
| Japonia | „ | 0,8— 1 | „ | „ | „ |
| Germania | „ | 0,7—0,8 | „ | „ | „ |
| Italia | „ | 0,5—0,6 | „ | „ | „ |
| Ţările Scandinave | „ | 0,5— | „ | „ | „ |
| Belgia şi Olanda | „ | 0,3— | „ | „ | „ |
| Franţa | „ | 0,3— | „ | „ | „ |
| Alte ţări din Europa | „ | 0,1— | „ | „ | „ |
| In total deci | „ | 12,7—14,6 | „ | „ | „ |

rotund cca. 15.000.000 tone

Prin urmare în timp de cca. 2 ani, întregul tonaj distrus de răsboi, poate fi refăcut. Dacă considerăm că vor mai fi poate unele întârzieri, fie din cauza materialelor, fie de altă natură, se poate considera acest termen de cca. 3 ani.

Odată necesităţile traficului satisfăcute, Şantierele vor intra în epoca construcţiilor bazate pe cererea normală şi pe o aprigă concurenţă. Vor rezista deci cele care vor putea rezista, sprijinite pe aprovizionarea cu materiale la preţ de concurenţă, precum şi pe o organizare perfect raţională, care să permită de asemenea lupta în concurenţa liberă. Unele se vor închide; altele vor continua cu o capacitate redusă, iar altele vor subsista ca sarcini ale statelor respective.

Este deci neîndreptăţită, din punct de vedere al rentabilităţii viitoare, tendinţa de azi a tuturor cercurilor din ţările beligerante şi neutre, de a înmulţi şantierele şi a le desvolta fără limită. Această măsură se poate aplica azi, numai statelor beligerante pentru necesităţile de război.

La noi situaţia se prezintă astfel: azi nu putem avea pretenţia că putem contribui cu o cantitate demnă de luat în considerare la refacerea tonajului mondial de mare, întrucât capacitatea şantierelor noastre, pentru asemenea nave, nu trece de 10.00—15.000 tone anual.

In ce priveşte navele de Dunăre, după cum ştim ele nu au suferit pierderi, decât neînsemnate, care sunt compensate cu ceiace s'a construit pe Dunăre în acelaş timp.

Va fi însă după război o cerere mai mare pentru navele de Dunăre, determinată de o intensificare a traficului pe Dunăre, precum şi de o structură de raţionalizare pentru pavilionul nostru român, care azi reprezintă abia cca. 20% din întregul trafic dunărean.

In ce priveşte comenzile de Stat, după încetarea războiului experienţa trecută ne face să credem că ele nu se vor putea menţine cel puţin câţi-va ani, alte nevoi vor fi aşa de mari şi presante, încât acestea vor rămâne pe al doilea plan.

Mai este încă un element specific situaţiei noastre.

S'a întrebat poate cine-va dece pe Dunărea de jos, nu s'au desvoltat şantiere de construcţiuni navale? Răspunsul este simplu: materialul feros, noi nu l'am avut

în ţară, până după răsboiul trecut, deci trebuind să-l importăm, el revenea loco şantier mai scump decât în alte şantiere, care aveau în ţările respective, materialul necesar şi prin urmare chiar la cost de manoperă egal, construcţia revenea mai scumpă la noi.

După războiul trecut, deşi am avut o industrie metalurgică Reşiţa, totuşi materialul furnizat de ea, revenea mai scump decât cel din Europa Centrală, pe lângă faptul că Reşiţa nu putea satisface toate nevoile. Ne găsim dar din acest punct de vedere, în inferioritate faţă de Şantierele Navale de pe Dunărea mijlocie şi de sus.

Cum am putea să compensăm total sau parţial această situaţie defavorabilă?

Printr'o organizare minuţioasă şi extrem de îngrijită, pentru ca randamentul de lucru să fie optim şi deci costul lucrului să se reducă la minimum posibil.

Suntem noi azi în această stare?

Cine cunoaşte situaţia, poate răspunde fără înconjur că nu. — Elemente de specialitate de toate gradele avem în ţară prea puţine şi multe din acestea nu sunt utilizate aşa cum trebue, sau sunt înlăturate din industria navală.

Elemente străine de această meserie s'au intrus pe căi lăturalnice, pentru a deveni profitorii situaţiei fără pricepere şi fără gândul curat de a duce la bun sfârşit o operă aşa de importantă pentru noi.

Specialişti din afară se găsesc puţini, în condiţii grele şi dacă noi înşine nu vom lucra alături de ei, într'o organizare armonică, prezenţa lor nu va putea da toate roadele aşteptate.

## CONCLUZII

In concluzie, industria navală la noi nu s'a putut desvolta ca industrie navală de construcţie, din cauza lipsei de material feros, în aceleaşi condiţii ca celelalte şantiere străine.

Ea a pornit şi se menţine slab desvoltată mai mult ca industrie de reparaţii, trăind mai mult pe contul serviciilor de Stat.

Astăzi, în timp de război, din cauza necesităţilor de război ea trăeşte aproape exclusiv pe contul Statului. După război se va putea desvolta mai mult ca industrie de reparaţii, iar ca industrie de construcţii, numai atât cât Statul va avea interes să o menţină, în raport cu eforturile ce ea va face, printr'o raţională şi serioasă organizare şi conducere, pentru un randament cât mai mare de lucru.


# „TUDOR"

SOCIETATE ANONIMA ROMÂNA

PENTRU FABRICAREA ACUMULATORILOR ELECTRICI

Fabrica şi biroul central: BUCUREŞTI II, Calea Dorobanţilor 105 — Telefon: 2-18-35

Adresa telegrafică: „FABRICATUDOR"

**ACUMULATORI ELECTRICI PENTRU ORICE SCOPURI, IN TOATE MĂRIMILE OBIŞNUITE**

**ACUMULATORI STAŢIONĂRI**

pentru uzine, substaţiuni şi tramvaie electrice / staţiuni telegrafice şi telefonice / fabrici / bănci / hoteluri / cinematografe / baterii cu grupuri electrogene pentru case particulare etc.

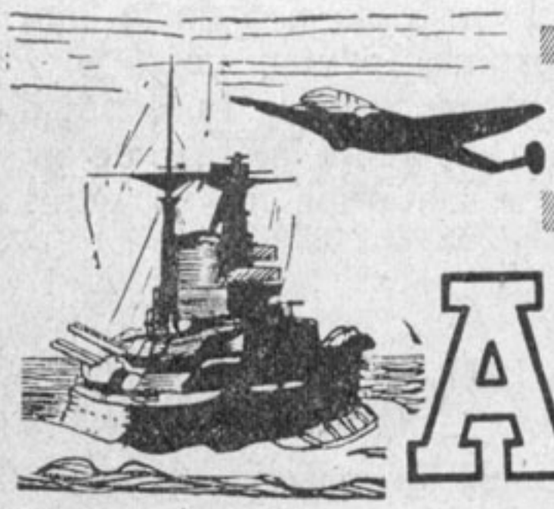
**ACUMULATORI DE TRACŢIUNE**

pentru locomotive de manevră / locomotive de mină / automofoare de căi ferate / automobile electrice / căruciоare electrice / bărci electrice etc.

**ACUMULATORI „VARTA"**

pentru luminatul şi pornirea automobilelor / radiofonie / telefonie / laboratorii / lămpi de mână etc.

La cerere studii, proiecte şi oferte fără plată prin inginerii specialişti ai societăţii.



# RASBOIUL AERO-NAVAL

*1 Decembrie — 31 Ianuarie*

In această perioadă de timp

## SUBMARINELE

şi-au continuat opera de nimicire a convoaelor, scufundând în Decembrie peste un milion de tone, iar în Ianuarie peste 500.000.

Statistica e destul de îngrijorătoare pentru aliaţi :

| | | | |
|---|---|---|---|
| Noembrie | 1941 | 231.000 | tone |
| Decembrie | ,, | 257.000 | ,, |
| Ianuarie | 1942 | 400.000 | ,, |
| Februarie | ,, | 525.000 | ,, |
| Martie | ,, | 646.000 | ,, |
| Aprilie | ,, | 585.000 | ,, |
| Mai | ,, | 924.000 | ,, |
| Iunie | ,, | 886.000 | ,, |
| Iulie | ,, | 815.000 | ,, |
| August | ,, | 806.000 | ,, |
| Septembrie | ,, | 1.011.000 | ,, |
| Octombrie | ,, | 730.000 | ,, |
| Noembrie | ,, | 1.035.000 | ,, |
| Decembrie | ,, | 1.020.000 | ,, |
| Ianuarie | 1943 | 530.000 | ,, |

în care nu-s cuprinse pierderile sovietice.

Ca acţiuni separate şi de mai mare importanţă citǎm :

La 3.XII un submarin german a scufundat în Mediterana un crucişetor britanic.

La 4.XII un submarin britanic a torpilat şi scufundat în Mediterana vasul spital italian ,,Citta di Trapani'', — cu toate că avea luminile aprinse şi semnalele internaţionale de recunoaştere. E al patrulea vas spital scufundat de englezi.

La 21.XII un submarin german a atacat cu tunul portul Curaçao, incendiind rezervoarele de petrol şi torpilând două vase ancorate în port.

Intre 8—10.I un submarin german a urmărit un convoi de tancuri de petrol care plecase din Marea Caraibilor spre Africa şi la Sud de Azore a reuşit să scufunde trei petroliere, iar după sosirea şi a altor submarine, a fost dat la fund întreg convoiul de 13 vase, care transporta nu mai puţin de 174.000 tone carburanţi.

## AVIAŢIA

In afara covârşitorului sprijin dat de aviaţie pe toate fronturile, în desfăşurarea luptelor, — citǎm :

Aviaţia germană a bombardat în repetate rânduri oraşul şi porturile Murmansk şi Kola.

Ca represalii pentru atacul Berlinului, Londra a fost obiectul unui viu bombardament, a doua zi şi la 21 Ianuarie.

In Africa, Benghazi, Bone, Philipeville, Cassablanca, Alger sunt aprope zilnic bombardate.

Cea *britanică* nu numai că a continuat violarea cerului elveţian, spre a ajunge în Italia, dar a lansat bombe chiar în unele localităţi elveţiene, căutând distrugerea liniilor ferate internaţionale. Nici bombardarea Franţei, Belgiei şi a Westului Germaniei nu a fost întreruptă. La 17.I chiar Berlinul a fost ţinta unui atac, care a făcut multe victime.

Cea *japoneză* a atacat şi risipit la 6.XII un convoi compus din 40 de vase de război escortat de crucişetoare, scufundând parte din el.

La 21, 26, 30.XII, Calcuta a fost obiectul unor violente atacuri aeriene.

## AFRICA

Revenind la cele întâmplate, vedem că teatrul de operaţii s'a întins dela coastele marocane din Atlantic, până la coastele tunisiene : corpul expediţionar anglo-american a debarcat în toate porturile, dela Cassablanca la Bougie. Aviaţia Axei, cu baze în Sardinia, Sicilia şi Italia de Sud a reacţionat imediat. La Casablanca mai puţin, la Alger mai serios, la Bougie cu toată puterea : hecatombe de vapoare zac în fundul portului.

Corpul expediţionar reuşeşte să treacă frontiera dintre Algeria şi Tunis, spre Tunis şi Bizerta, prin valea Medjerda, dar s'a izbit la Tebourba de forţele Axei debarcate, cu avioane şi vapoare, profitând că nu au de străbătut decât 80 de mile, pe când Anglo-Americanii tot Atlanticul.

Operaţiunile continuă în avantajul Axei, ale cărei forţe s'au întărit bine şi au făcut joncţiunea cu armata mareşalului Rommel.

In ultimul timp au trecut la atac, încercuind forţele nord-americane la Tebourba, capturând la 5.XII şi cucerind Cedida în aceiaşi zi. Au fost luaţi 1.754 prizonieri, şi bogat material. La 26.I trupele Axei au câştigat teren spre munţii Atlas, capturând 3.000 prizonieri şi o bogată pradă.

In Cirenaica mareşalul Rommel s'a instalat în poziţie la El-Aghela, unde a făcut faţă armatei a 9-a a generalului Montgomery. Toate încercările de încercuire engleze nu reuşesc degajarea trupelor Axei făcându-se sistematic, după opriri în anumite puncte. La 22 au fost evacuate Misurata şi Homs, la 24 Tripolis, iar momentan s'au aşezat pe linia Maginot a Tunisiei.

## EXTREMUL ORIENT

După un an de război, Americanii dau în vileag oficial pierderile suferite la Pearl Harbour la 7 Decembrie 1941 : 5 vase de linie, 3 distrugătoare, un mare doc plutitor, 2 vase auxiliare scufundate sau scoase din serviciu ; 3 vase de linie, 3 crucişetoare şi 2 auxiliare avariate : 2.117 ofiţeri şi oameni morţi. 960 dispăruţi, 876

răniți, 879 avioane doborîte. Japonezii ar fi avut 46 avioane din 106 doborîte și 3 submarine „pitice".

Aceasta numai la Pearl Harbour, într'o singură zi. Bilanțul anului întreg este însă următorul: Japonezii au scufundat 262, au capturat 9 și au avariat 155 vase de război americane. Flota de comerț a pierdut 415 vase (240.000 tone) scufundate, 503 (220.000 tone) confiscate.. Aviația a rămas fără 2.798 aparate.

Pe clase:

11 cuirasate americane scufundate
9 cuirasate americane grav avariate
11 nave port-avioane

| | Americane | | Engleze | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | scufundate | avariate | scufundate | avariate | scufundate | vari t |
| Cuirasate . . . . | 11 | 9 | — | — | — | — |
| Port-avion . . . | 11 | 4 | — | — | — | — |
| Crucișetoare grele | 11 | 3 | 7 | 1 | — | — |
| „ ușoare | — | — | 2 | 3 | 5 | 1 |
| Distrugătoare . . | 23 | 18 | 11 | 5 | 4 | — |
| Suumarine . . . | 93 | 58 | — | — | — | — |
| Convoiuri . . . . | 8 | 6 | — | — | — | — |
| Puitoare de mine | 5 | 2 | — | | — | — |

în afară de cele capturate și de cele pierdute în lupta dela Rennel.

## LUPTE NAVALE

La 31.XII forțe navale germane au atacat lângă insula Urșilor din oceanul Înghețat un grup de nave de luptă britanice compus din crucișetoare și distrugătoare, precum și vase de comerț. După un duel de artilerie îngreunat de vremea rea, lupta s'a încheiat cu câte un distrugător nimicit din fiecare tabără și patru vase de comerț torpilate.

Intre 29—30.I, în apropiere de insula Rennel, din arhipelagul Salomon, o întâlnire aero-navală a avut loc între o escadră americană și forțe japoneze, care s'a încheiat cu un dezastru pentru Americani. Numărul vaselor de război și comerț scufundate în jurul insulelor Salomon, s'ar ridica la 132, dintre cari 10 vase de luptă, 8 port-avioane, 40 crucișetoare și 36 distrugătoare, 910 avioane, —afară de cele avariate. Japonezii au pierdut un vas de luptă, 41 alte vase și 224 avioane.

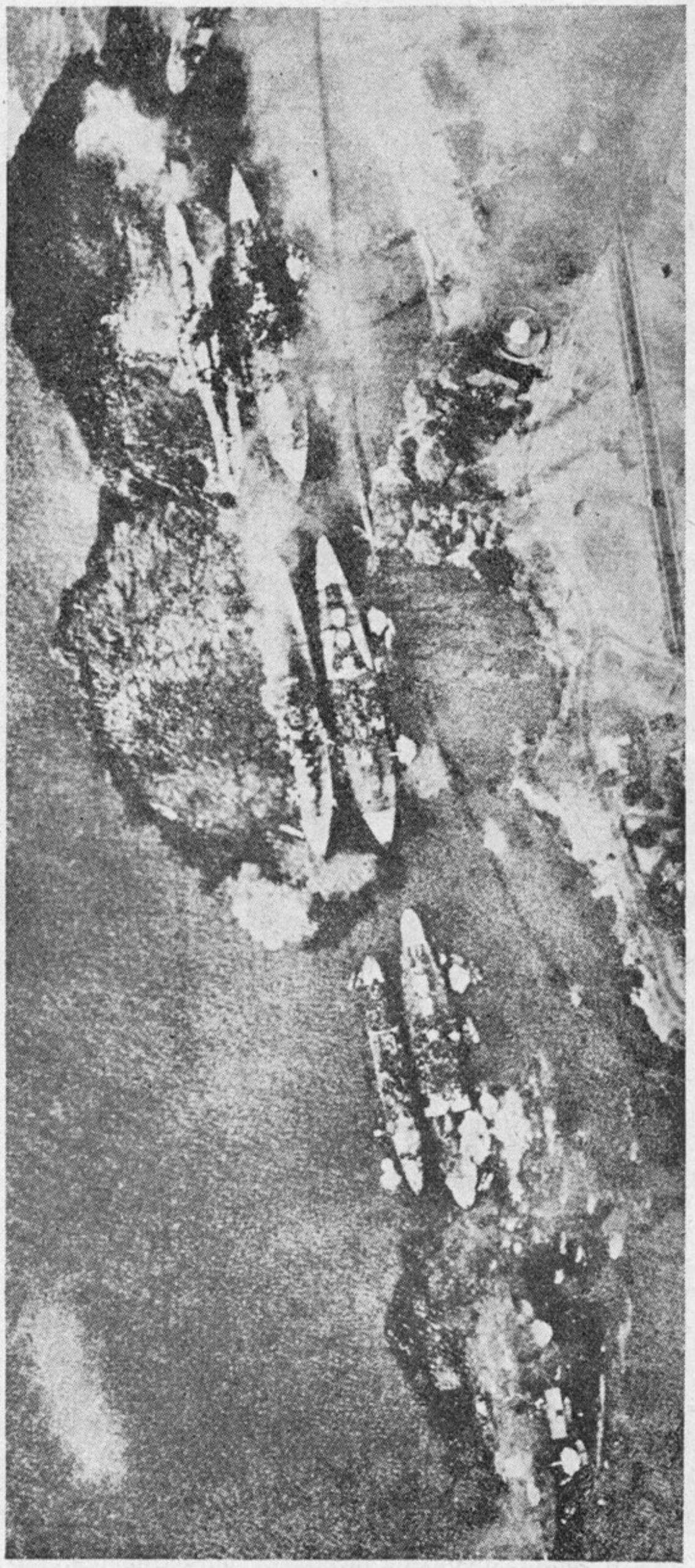
## FRONTUL RĂSĂRITEAN

Lupte foarte crâncene. Ofensiva boișevică în vigoare, împiedicată atât de furtuni de zăpadă cât și de contraatacurile Wermachtului, Sovietele au vârît o pană la sud-west de Stalingrad, spre Kotelnicovo, alte trei în cotul Donului și altele spre Rjev și Veliki-Łuki în sectorul central.

Forțele germane, folosind principiile de defensivă elastică, rezistă cu înverșunare.

La Veliki-Luki, după șase săptămâni de luptă cu 11 divizii bolșevice de înfanterie, opt de artilerie și cinci de tancuri, forțele germane cu mult inferioare au rezistat cu bărbăție, până la 4.I, când grație unor atacuri înverșunate, frontul bolșevic a fost străpuns, puternice formații de tancuri și vânători germani sporind cu oameni și arme forțele garnizoanei, care au rezistat până la 17.I, când au părăsit poziția.

La 26.I a fost evacuat capul de pod dela Voroneț.

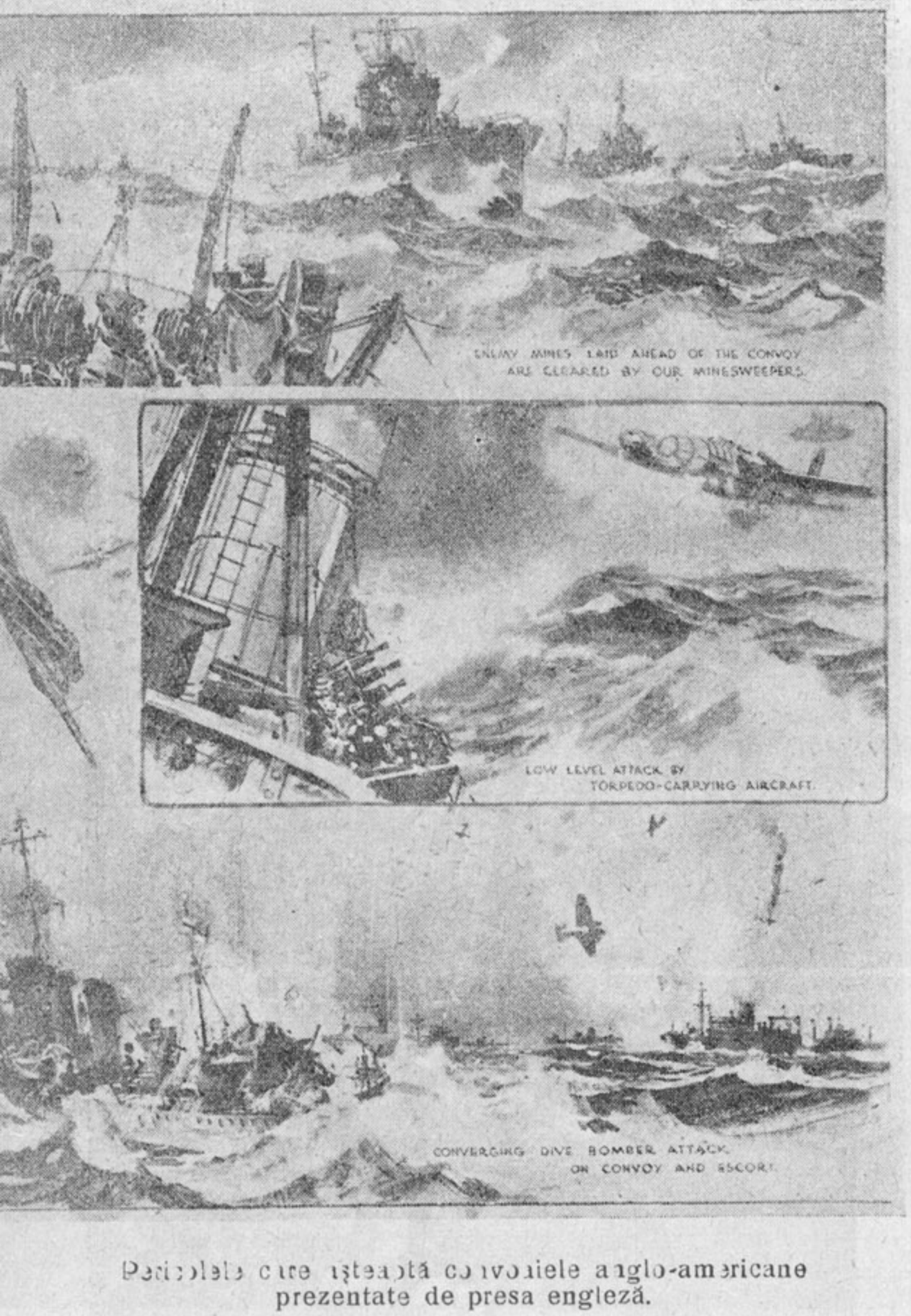


Dezastrul dela Pearl Harbour

Luptele dintre Volga și Don s'au mutat între Don și Doneț.

Pe lacul Ladoga vedetele italiene au scufundat mai multe vapoare cu muniții în drum spre Leningrad. Atacurile la Sud de lac au fost întețite, germanii rezistând și reușind la 20.I să încercuiască și nimicească două grupuri. Luptele continuă.

In regiunea Stalingrad forțele germano-române au fost atacate și dinspre West, astfel că dela 15.I se poate spune că sunt încercuite. Ele totuși rezistă dârz, ținând în loc numeroase forțe de împresurare, cărora le cauzează enorme pierderi. *Aci ostașii germani, români și*




Pericolele care aşteaptă convoiele anglo-americane prezentate de presa engleză.

*croaţi scriu o pagină de sângeroasă rezistenţă, un episod de vitejie şi glorie nepieritoare.* Desperata lor rezistenţă a fost copleşită la 31 Ianuarie : noul mareşal Paulus, care comanda în partea de Sud, a trebuit să capituleze. La Nord, rezistenţa tot mai continuă. *Onoare luptătorilor dela Stalingrad ! Onoare Diviziei 20 de infanterie şi diviziei 1 de cavalerie române ! Cu toţii au luptat şi au murit pentru ţările lor, pentru Europa, pentru Cruce.*

Intre Kalinin şi Toropeţ lupte dârze, încununate de succes : la 8.XII trupele germane au pătruns pe o adâncime de 15 km. în frontul bolşevic, capturând până la 17.XII, 4.200 prizonieri, 542 tancuri, 447 tunuri şi numeros material.

In stepa calmucă, la 3.XII, trupele germane au nimicit o puternică coloană încercuită, iar retragerea continuă în ordine.

In Caucaz atacurile bolşevice continuă a fi respinse. Lupte grele s'au dat în regiunea Maikop-Tuapse, unde trupele româneşti fac minuni, cu toate ploile şi inundaţiile cari au rupt podurile. Aceasta nu a împiedicat ca la 5.XII să facă la Nord de Terek peste 1.000 de prizonieri, iar la 15 să se ridice la 40.000. Din cauza situaţiei la Nord, trupele germano-române au început metodic retragerea din regiunea Cubanului, rezistând în Caucazul apusean.

In noaptea de 15—16.XII. o flotă de distrugătoare şi vedete bolşevice a încercat o debarcare la nord de Novorosisk, care a eşuat.

*Dacă am fi avut marină !*

In concluzie, pe frontul de răsărit, profitând de anotimpul favorabil lor şi de numeroase forţe aduse din Siberia, Rusii au reuşit să dea înapoi frontul german, fără a depăşi liniile cucerite la începutul anului trecut şi cu pierderi simţitoare. Ca şi anul trecut, frontul e pe cale de a se restabili.

La Stalingrad rezistenţa până la unul a trupelor germane, române şi croate e demnă de epopee.

## DIPLOMATICE

La 8.XII generalul Franco a definit politica Spaniei : pentru naţional-socialism şi contra comunismului.

La 15.XII Abisinia a declarat război puterilor Axei.

La 20.XII, d-l Laval a plecat în Germania, spre a stabili viitoarele legături între Franţa şi Germania.

Prezenţa amiralului Darlan în Africa pare a nu fi pe placul Angliei şi mai ales a lui De Gaulle. Prin asasinarea lui Darlan la 24.XII, au răsuflat mulţi. In locul său a luat conducerea generalul Giraud.

La 20.XII o întrevedere a avut loc între I. Salazar, primul ministru al Portugaliei şi Contele Jordano, ministrul de externe al Spaniei, — cu scopul de a întări amiciţia popoarelor iberice, dispuse să lupte contra duşmanului general : comunismul.

Statele-Unite au publicat o „Carte albă" în care sunt expuse străduinţele depuse din 1933 pentru a împiedica războiul actual. Comentatorii Axei susţin însă contrariul : că numai Statele Unite a împins lumea în acest război.

La 9.I guvernul naţional al Chinei a declarat război Statelor Unite şi Angliei.

La 22.I Chili a rupt relaţiile cu puterile Axei.

La 27.I a avut loc la Cassablanca o consfătuire între Roosevelt, preşedintele U. S., Churchill, premierul englez, generalii francezi dizidenţi Giraud şi de Gaule. Importanţa acestei întrevederi reiese din înaltele personalităţi ce s'au întâlnit.

La 31 Ianuarie premierul englez Churchill, însoţit de un întreg stat major, a făcut o vizită la Adana preşedintelui republicei turceşti, discutând securitatea Turciei. Aceasta mai ales fiindcă guvernul turc e foarte impresionat de marile pregătiri militare ce se desfăşoară în Cipru. Trupe americane şi avioane sunt aduse din Siria în această insulă care ameninţă marea Egee, peninsula Balcanică şi Dardanelele.

O ameninţare contra Turciei ? Un ajutor efectiv Sovietelor pe mare, tratatul dela Montreaux îngăduind trecerea prin strâmtori a vaselor de comerţ fără control ? Viitorul va arăta rostul acestor pregătiri.

CRONICAR

# GLASUL PRESEI

## Navigaţia fluvială română şi scopul ei în viaţa economică şi politică a Statului.

de CONSTANTIN GH. HUBERT

Primele manifestări ale navigaţiunei române pe Dunăre, s'au ivit în anul 1834 în timpul domniei lui Alexandru Ghica Vodă.

Ministrul Alexandru Vilar a construit o corabie căreia i se dădu numele de „Mariţa", iar Vodă ordonă ca acest vas să prele la Constantinopol spre a duce Sultanului daruri.

Este interesant de menţionat că drept comandant al vasului a fost numit un căpitan de infanterie Ion Hristescu, aceasta pentru motive de prestigiu naţional, neavând pe atunci marinari, deoarece în realitate comanda efectivă a vasului o avea un italian cu numele de Giorgio Bruscho.

Corabia termină cu bine, în anul 1835, călătoria la Constantinopol, dar navigaţiunea română pe Dunăre nu-şi găsi desvoltarea dorită de Alexandru Ghica Vodă, cu toate că această experienţă reuşise pe deplin.

Abia după războiul independenţei, se stabileşte printr'o lege din 31 Decembrie 1887 principiul creerei unei navigaţiuni fluviale şi maritime.

Cu toată această lege, navigaţiunea fluvială română nu a putut lua fiinţă decât în momentul în care s'a ivit necesitatea absolută a unui parc propriu.

Această nevoe apare în anul 1890 când regia monopolurilor statului contractând cu regia sârbă vânzarea unei importante cantităţi de sare, s'a adresat unei societăţi de navigaţie străine, care însă a cerut navluri ce nu puteau fi suportate de preţul de vânzare al sărei.

Deoarece regia monopolurilor trebuia totuşi să-şi respecte contractul, s'a deschis acestei instituţii un credit de lei 1.000.000, care s'a întrebuinţat la cumpărarea unui remorcher de 750 cai putere, botezat „Despina Doamna" şi 4 şlepuri mici cu o capacitate de 350 tone fiecare.

In anul următor, adică în 1891, parcul este sporit cu încă 2 remorchere şi 8 şlepuri, apoi succesiv, încă 2 remorchere şi 34 şlepuri de câte 650 tone capacitate.

Ceva mai târziu, regia monopolurilor statului, este solicitată să deservească traficul de călători şi mărfuri.

Astfel în anul 1894, înfiinţează curse între Giurgiu şi Rusciuk, în 1895 curse de călători şi mărfuri Galaţi-Brăila, iar în 1896 cursa de călători şi mărfuri între Calafat-Vidin.

In anii următori, au fost achiziţionate alte vase de pasageri, remorchere şi şlepuri, iar direcţiunea navigaţiunei fluviale române porneşte cu paşi mari şi siguri pe calea progresului.

In adevăr, cum era şi firesc, încadrarea sa în viaţa economică s'a produs imediat, dând rezultatele aşteptate de cei ce luaseră această lăudabilă iniţiativă a înfiinţării unei astfel de organizaţii.

Desigur că acest început a cerut sforţări financiare ample pentru posibilităţile tânărului nostru stat de atunci, deoarece o întreprindere de această speţă, necesită un activ important, constituit dintr'un parc de şlepuri, remorchere, vase de pasageri, pontoane, vase pentru aprovizionarea cu combustibil etc., dar serviciile aduse atât economiei naţionale cât şi marelui public, s'au impus, justificând investiţiile făcute şi devenind repede o instituţie folositoare.

Acest început, cu rezultate îmbucurătoare, a pecetluit hotărârea menţinerii, perfecţionărei şi amplificării acestei întreprinderi de stat, ceeace s'a produs cu timpul în fapt; astăzi N. F. R. numără vase de pasageri, remorchere şi alte vase de diverse categorii ca: şlepuri, tancuri, ceamuri, pontoane, etc. reprezentând circa 25% din totalul tonajului românesc.

Deşi N. F. R. are o vechime de peste o jumătate de veac, nu este cunoscut prea bine de marele public şi nu-i sunt ştiute adevăratele sale aspecte şi rosturi, aceasta fiind într'o anumită măsură explicabil, deoarece statul în general nu a făcut în trecut, propagandă instituţiilor sale, fapt pe care în schimb societăţile particulare similare nu l-au scăpat din vedere.

O instituţiune cu caracter comercial şi internaţional cum este N. F. R., are nevoe de propagandă susţinută, atât în ţară cât şi în străinătate.

Din aceste motive şi poate şi din alte cauze, trăeşte în unele cercuri publice foarte regretabila idee, că N. F. R.-ul, ca mai toate instituţiile statului, nu ar fi o întreprindere rentabilă, aceasta din cauză că poate se ia în considerare numai rezultatele financiare fără a se ţine cont de utilitatea obştească a serviciilor aduse.

Societăţile particulare de navigaţie având majoritatea lor forma de societăţi anonime, au nevoe să se menţină opinia că sunt prospere pentru ca acţiunile lor să fie căutate la bursă, înregistrând prin aceasta urcări al preţului acţiunilor sau cel puţin spre a realiza menţinerea cotelor la un plafon ridicat.

Din punctul de vedere al considerentelor economice şi politice, N. F. R. este obligat să întreţină legătura între diverse regiuni, judeţe sau porturi prin curse de vase care nu au rentabilitate şi deci a căror exploatare este deficitară.

Statul nu obligă la aceste servituţi publice societăţile particulare care-şi exploatează vasele după un plan conceput numai de ideia de rentabilitate şi bazat pe siguranţa câştigurilor reale.

Foloasele aduse de N. F. R. economiei naţionale, întrec cu mult deficitele neînsemnate, care au rezultat în decursul dinaintea prezentului război şi care au fost şi sunt provocate numai de obligaţiunile ce N. F. R. are, să facă transporturi cu preţuri reduse în interiorul ţării, fiind un regulator al navlurilor, spre deosebire de alte societăţi de navigaţie sau armatori care au interes ca transporturile ce fac, să fie cât mai rentabile fără a se preocupa de alte aspecte ale problemei.

Prin calitatea sa de organism al Statului, N. F. R. a fost obligat să satisfacă cerinţele tuturor regiunilor şi localităţilor româneşti aşezate dealungul Dunării, lipsite de alte mijloace de comunicaţie, contribuind prin aceasta la prosperitatea acestor localităţi şi la promovarea intereselor populaţiei din regiunile respective. Pentru realizarea acestui scop, a trebuit să se înfiinţeze agenţii în toate localităţile de pe Dunăre deservite de unităţile N. F. R. fără a se putea ţine seamă dacă acestea reprezentau un folos real pentru instituţie.

Infiinţarea şi întreţinerea acestor agenţii au atras şi atrag importante cheltueli.

Deasemenea politica de Stat cere ca exploatarea vaselor N. F. R. să fie executată în astfel de condiţiuni încât prin aceasta să nu se stânjenească activitatea vaselor societăţilor particulare. Această situaţie impune deci sacrificii materiale, deoarece în multe cazuri, N. F. R., nu poate activa cu toată intensitatea, tocmai acolo unde ar putea să găsească rentabilitate, în scopul de a nu face concurenţă şi a lăsa să se desvolte şi parcul armatorilor particulari.

Este în adevăr normal acest procedeu, deoarece altfel ar fi lovită desvoltarea şi poate chiar fiinţa navigaţiei particulare române în schimbul unor succese financiare.

Pentru a ilustra mai bine serviciile aduse Statului şi populaţiei de navigaţia fluvială română, trebue să menţionăm că în în anul 1940 a făcut evacuări din sudul Basarabiei într'un interval de 4 zile, lucrând exclusiv cu toate vasele şi remorcherele sale pentru a servi o cauză naţională.

La sfârşitul aceluiaş an, a contribuit în mod activ la evacuarea Cadrilaterului, pentru care operaţiuni a întrebuinţat un număr de 10 remorchere şi 30 de şlepuri, care au lucrat în mod metodic aproape 2 luni de zile.

Cu toate aceste sarcini ce impuneau absorbirea vaselor de-

o exploatare rentabilă, bugetul pe anul 1940—1941 s'a soldat cu un excedent de circa lei 150.000.000.

Dar şi la acţiunea militară din vara anului 1941 şi în special la operaţiunile din delta Dunării, navigaţiunea fluvială română a avut un rol de o importanţă deosebită contribuind cu vasele şi personalul său la succesele militare cunoscute.

Atât în anul 1941 cât şi în anul 1942 N. F. R.-ul a fost chemat să contribue în mod larg la transporturile pentru aprovizionarea cu lemne, constituind un serviciu adus populaţiei cu sacrificii din partea instituţiei, deoarece navlurile minimale impuse pentru transportul lemnelor de foc, abia acoperă o fracţiune din cheltueli.

Toate serviciile aduse Statului şi vieţii publice cu preţuri de evidenţă, care în comparaţie cu veniturile ce se puteau obţine prin exploatarea parcului de vase pe baze comerciale, nu pot decât să scoată în relief utilitatea acestei organizaţii şi însemnatul său aport în viaţa economică şi politică a ţării.

Din rosturile pe care N. F. R.-ul le are în cadrul public şi economic al Statului român, trebue să desprindem următoarele idei esenţiale:

1. a) Se impune ca statul să deţină în administraţia proprie un tonaj important din pavilionul naţional pentru o necesitate cu caracter comercial ca prin parcul său să stabilească un echilibru al navlurilor; pentru nevoile publice spre a putea satisface cerinţele populaţiilor din anumite regiuni şi pentru apărarea naţională spre a pune la dispoziţia armatei materialul flotant necesar şi în cantitate suficientă la momentul oportun.

b) Pentru aceste motive capitale, Statului trebue să-i aparţină majoritatea vaselor sub pavilion naţional şi anume cca. 60% din tonajul total, din fiecare categorie de vase.

2. Statul are obligaţia de a susţine pavilionul român dunărean, indiferent dacă vasele fac parte din propriul său patrimoniu sau din acela al armatorilor particulari, ajutând la aceasta prin coordonarea intereselor instituţiilor sale şi acelea ale armatorilor particulari.

3. In sfârşit ,statul are îndatorirea de a veghea ca infiltraţiuni străine să nu se producă în spaţiul său de activitate marinărească dunăreană, care îi revine în mod natural prin aşezarea geografică a ţării noastre.

Statul poate exercita toate funcţiunile la timp şi complet prin instituţia sa navigaţia fluvială română, care posedă o organizaţie solidă şi cu mari posibilităţi de amplificare.

(Universul)

## Un bilanţ glorios

Este bilanţul de nouă luni, — cât au trecut dela începerea războiului împotriva bolşevicilor — a marinei noastre de război. Este un bilanţ de care putem fi cu atât mai mândri, cu cât raportul de forţe între flota noastră de război şi flota sovietică era, din punctul de vedere al numărului şi al tonajului unităţilor, cu mult în defavoarea noastră. Vasele noastre de război erau mai puţine şi, în genere, mai mici ca tonaj. Dealtfel, flota rusă din Marea Neagră era construită în vederea unor ţeluri mult mai mari şi mai cuprinzătoare, decât o eventuală ciocnire cu tânăra şi modesta flotă română.

Se ştie doar că prin Marea Neagră şi cu ajutorul flotei de război din această mare, Ruşii, ţinându-se de testamentul politic al lui Petru cel Mare, urmăreau o ieşire liberă la Marea Mediterană, după ce ar fi implântat steagul lor la vechiul şi mult doritul Ţarigrad şi ar fi pus stăpânire pe Bosfor şi Dardanele.

Aecastă politică imperialistă de cuceriri, care n'avea altă îndreptăţire decât dreptul celui mai tare, a fost însuşită şi de bolşevici, ba chiar desvoltată de dânşii în proporţii la care nu se gândise întemeietorul fostei împărăţii ruseşti. Nici mai mult, nici mai puţin, bolşevicii aveau ca ţintă comunizarea întregei Europe, comunizare căreia i-ar fi urmat în mod fatal, şi oarecum automat stăpânirea Moscovei asupra continentului nostru.

Aşa fiind, rostul flotei lor de război în Marea Neagră era să înlesnească înfăptuirea programului lor aşa de vast, aşa de ambiţios şi — adăogăm — aşa de periculos pentru toate statele şi popoarele.

In opoziţie totală cu astfel de veleităţi, flota noastră de război — atât flota de pe Dunăre, cât şi unităţile din Marea Neagră — avea şi continuă să aibă o menire mult mai modestă, dar cu atât mai îndreptăţită şi mai legitimă, menire care, ca şi pentru armata de uscat, constă în apărarea integrităţii teritoriale şi drepturilor netăgăduite ale ţării. De aceea şi dată fiind izbitoarea deosebire ca întindere şi populaţie, statul român nici nu se putea gândi să se ia la întrecere cu Rusia în ceeace priveşte forţa numerică şi de tonaj a flotei de război.

Firesc era deci ca în ziua de 22 Iunie a anului trecut, când au început ostilităţile între noi şi ruşi, flota noastră de răsboi să se fi găsit în stare de vădită inferioritate faţă de flota de război sovietică din Marea Neagră. Din primele zile ale războiului flota noastră s'a găsit singură în faţa numeroaselor unităţi ale flotei sovietice. Era, prin urmare, de aşteptat ca bolşevicii, folosindu-se de covârşitoarea lor superioritate pe mare, să ia iniţiativa operaţiilor şi să caute a nimici unităţile noastre de război, puţinele la număr.

Totuşi, cum a fost pe uscat, tot aşa şi pe mare, numărul a fost biruit, cedând în faţa avântului, în faţa însufleţirii pentru un ideal just şi în faţa vitejiei. Fie pe Dunăre, fie pe mare, în întâlnirile şi ciocnirile ce au avut loc, vasele noastre puţintele şi mici, dar zvelte şi conduse cu pricepere şi vitejie, au ieşit biruitoare, pricinuind flotei duşmane pierderi din cele mai dureroase şi izbutind a o pune pe fugă.

Aşa, cum citim în rezumatul unei conferinţe cu subiectul „Operaţiunile Marinei Regale Române în războiul actual", pe Dunăre au fost distruse mai multe vedete, câteva monitoare şi alte vase auxiliare sovietice.

Pe mare, chiar în dimineaţa primei zile de război, se dă în apropiere de Tuzla cea dintâi luptă, al cărui rezultat este scufundarea vasului sovietic „Moscova", pentru ca tot în aceiaşi zi, vedetele noastre rapide să scufunde două submarine sovietice.

Biruinţa tinerei şi atât de viteze noastre marine continuă. Una din datele glorioase ale flotei noastre de război este ziua de 5 Noembrie 1941, când un submarin românesc pătrunde cu o îndrăzneală uimitoare în baia Yalta de pe coasta Crimeei şi scufundă un cargobot sovietic de 12.000 de tone. Alte vase sovietice, printre care şi submarine, au aceiaşi soartă.

Suntem deci perfect îndreptăţiţi să fim mândri de gloriosul bilanţ de până acum al tinerei noastre flote de război şi să fim mândri de marinarii noştri, cari, în ce priveşte vitejia şi spiritul de jertfă, stau cu cinste alături de camarazii lor din armata de uscat.

(Universul)

## Tobruk—Odessa—Sevastopol—Dieppe.

Evenimentele, ofensivele, victoriile se perindă în vertiginoasă cadenţă prin faţa ochilor noştri: retina abia mai are răgazul de a înregistra instantaneele. In perspectiva celor două săptămâni cari s'au scurs dela „Ziua Marinei", — sub fluxul atâtor proaspete întâmplări, amintirea îndemnurilor de înfrăţire cu marea, abia mai stărue ca ecou al unei depărtate festivităţi comemorative. Au venit în urmă atâtea comunicate şi apeluri, — unele mai actuale şi mai patetice, ca cele ursite să mobilizeze unanimitatea sufletelor de „Ziua Ostaşului".... Urgenţa atâtor alte probleme nu trebue totuşi să ne eclipseze acele dramatice evidenţe pe cari actualul război le-a revelat hotărâtoare pentru destinele româneşti. Necesitatea unei puternice marine, — în fruntea acestor capitale imperative, — se afirmă ca o poruncă destinată să smulgă virile iniţiative cârmuirii noastre de mâine, iar Naţiunii o râvnă creatoare mult mai perseverentă.

Ani dearândul, — după efemerul entuziasm de spumă risipit în „Ziua Apelor", — extazul naval reintra în concediu până la sorocul anului următor, când diletantismul nautic îşi repeta demonstraţiile pe cheiuri. Marele public, — rebel la nouile concepţii asupra mării, — rămăsese la viziunea valurilor cu fluide şi lunare

incandescenţe. Fără a fi despodobită de aceste romantice prestigii, Marea ne confiscă atenţia şi ne domină astăzi destinele prin virtuţi cu mult mai aspre. Spre a le descoperi, este destul să deslușim înţelesul câtorva din cele mai tragice şi mai recente epizoade ale actualului război.

Cu spetele sdravăn proptite pe un port de litoral, — bine alimentat de o puternică marină, — rezistă la asalturile adversarului o armată fără coheziune şi fără suflet... Figurează în unităţile ei pestriţe batalioane din zece noroade, silnic recrutate pe patru continente; dar necontenitul aflux de oxigen pompat de marea din spate, îi menţine voltajul de luptă. Intr'o bună zi, se iveşte la comanda vrăşmaşului din faţă un şef de geniu care, dintr'o fulgerare a privirii, descoperă că taina viitoarelor victorii, pe uscat este în risipirea convoaelor maritime cari galvanizează şi alimentează pe inamic pe apă.

Şeful acesta este Rommel.

Şi este aceasta povestea Tobrukului: în ziua când i s'au retezat comunicaţiile de sprijin cu nevăzutele tranşee ale Mării, — din clipa când s'a întreprins masacrarea metodică a escadrelor britanice animatoare ,Sedanul a căzut.

O armată în derută, — încercuită din cele trei părţi ale uscatului, — se reculege în umbra centuriilor de fortificaţii ale unui puternic port de la Marea Neagră. Viforos bombardată şi asaltată de eroicii asediatori, oştirea aceasta poate totuşi îndelung rezista la împresurare: îşi trage necontenit din largul Mării rezervele şi proviziile, — aşa cum rădăcinile tulpinelor pândite de secetă îşi trag din umedele adâncuri seva înviorătoare... Sunt osândiţi asaltatorii să acumuleze jertfele, pentru că ei nu posedă acea forţă navală capabilă să împiedice transporturile pe apă ale vrăşmaşului parţial încercuit. Prin acest sfert de cerc al apei, — rămas liber, — Rușii evadează din temniţa cetăţii spre a o ravitalia.

Fortăreaţa nu este cucerită decât în ziua când, din pricina depărtării tot mai mari a frontului, ea îşi vede scăzând şi importanţa strategică şi aprovizionările (devenite anevoioase) pe mare.

Şi această este povestea Odesei.

Este împresurată de aceiaşi eroici asediatori cea mai puternică cetate a lumii: dar şi aci brâul asaltatorilor nu isbuteşte la început să închidă şi dinspre largul Mării paranteza... O lungă iarnă, ofensiva biruitorilor rămâne oprită la talazul fortificaţiilor: Rușii respiră, şi aci, pe la ceafă... In ziua când se deslănţue pe frontul terestru uraganul atacului decisiv, — unităţile noastre cu torpile şi aviaţia germană isbutesc să dezorganizeze transporturile maritime ale Rușilor. Odată rupte parâmele bastimentelor, încep să pârâie şi balamalele forturilor.

Cetatea cade.

Şi aceasta este povestea Sevastopolului.

Magistral distribuită dealungul unui ţărm straşnic fortificat, — avertizată că se premeditează o debarcare în punctele de litoral cele mai apropiate de falezele ostrovului, vrăşmaş, — cea mai admirabilă oştire din lume nu poate împiedica îmbarcaţiunile năvălitorilor de a acosta pe teritoriul continentului. Este adevărat că această efemeră pătrundere nu face decât să sporească dezastrul asaltatorilor, — cari nu dobândesc accesul la ţărm decât pentru a fi mai cumplit decimaţi. Dar aci decisivă este valoarea combativă a unităţilor germane care resping tentativa avortată dela Dieppe. Fără această minunată armată, cel de-al II-lea front ar fi luat fiinţă în Occident.

Şi ar fi fost aceasta şi povestea şi gloria marinei.

Unde vrem să ajungem, — cu aceste ilustre exemple, cari sunt tot atâtea categorice concluziuni?... Odată consemnate virtuţile de ofensivă şi de ocrotire ale unei marine, — să fixăm în spiritul public românesc câteva învăţăminte pe cari mulţi le cred provizorii, dar cari vor rămâne după război valabile pentru multe decenii.

1. In ziua când prin distrugerea puterii navale sovietice va rămâne vacantă supremaţia în Marea Neagră, să nu revenim cu satisfacţie şi modestie la concepţia unei flote de aquarium. Când ni se va vorbi de problema spaţiului maritim să nu rămânem tot atât de străini ca şi când ni s'ar povesti aventurile piraţilor din strâmtorile Sondelor. In locul Naţiunii de astăzi — care când priveşte spre Mare caută ca spre un fel de Algerie, — să se ivească Neamul românesc ameninţat în timpul războiului, convins prin greutatea ameninţărilor şi a jertfelor de nepreţuita valoare a unei marine puternice.

2. Pentru marele public românesc, — crearea unei forţe navale părea până acum un fel de anomalie, ceva ca o meteahnă imperialistă. De aceea rezolvarea acestei probleme a fost un fel de partidă necontenit amânată. Era, — în această miopie, — şi groaza de vaste spaţii a unor obşteni crescuţi între orizonturi cu precise contururi. La tineretul obicinuit să huzurească, mai era refuzul existenţei de cabină sau de hamac...

Astăzi, — după crâncena lecţie de bărbăţie a războiului, multe din aceste rezistenţe au căzut. Am trecut atât de aproape de catastrofă, încât nu a mai rămas printre noi nici un inocent care să mai creadă că atunci când se va ivi iarăşi primejdia, va fi suficient să ridicăm capota, şi apoi după alarmă s'o coborâm iarăşi. Sutele de mii de biruitori cari au pătruns până în Caucaz, — pe de altă parte, — nu vor mai avea repulsiunea spaţiului fără frontiere. Largul mării va stimula şi altă dragoste de mare decât pofta de hoinăreală la umbra unui năvod care se svântă la soare. Memoria şi prudenţa ne vor aminti că Marea poate fi aliată sau vrăşmaşe, — după cum şi marina este şi motor animator şi frână protectoare.

Ne vom gândi atunci cu consternare la vremurile mitologice, — la anii dinaintea războiului, când pentru ditamai norodul românesc Marea ni se părea încă prea mare!...

(Viaţa)

## Marea Noastră

Toate mările şi oceanele lumii sunt botezate cu numele indicând uscatul cu care se'nvecinează sau felul cum ştiu să-şi primească oaspeţii corăbieri. Romanii însă numeau Marea Mediterană cu un nume cald ce indica parcă adânca legătură dintre om şi pânza albastră a mării: *Mare nostrum*.

Aşa ar trebui să numim şi noi marea care ne scaldă apele: Marea noastră.

Noi românii n'am fost un popor care să-şi poarte aventura cu corăbiile. Pe când Columb pribegea cu cele 3 caravele pe'ntinsul Oceanului către America, noi ne luptam cu Tătarii, care ne pârjoleau avutul şi ne robeau familiile. Apoi în vremea când peste tot, în Indii, pe câmpiile 'nzăpezite ale Canadei, în Australia şi Africa, se luptau neamurile pentru a stăpâni cât mai mult pământ de colonie, cu aur şi zeci de bogăţii, noi ne purtam cu greu soarta de popor Latin oprimat. Dar totdeauna noi am trăit cu marea. Totdeauna marea aceasta pe care numai un străin i-a putut numi negre talazurile-i azurii, marea aceasta, care împrejmuieşte un sfert de ţară, totdeauna a fost prezentă în destinul românesc.

Noi n'am fost popor fără mare, care să răpească o fereastră spre mare.

Noi n'am avut amirali de operetă, care să se îndeletnicească cu motociclete şi politică. Noi nici n'am avut cine ştie ce flotă şi cine ştie ce ofiţeri, dar am avut totdeauna marinari.

Pe când neamurile barbare, ce ne împrejmuesc îşi purtau destinul de popor în copitele cailor pe întinsul stepelor asiatice, noi eram popor cu mare. Aici la noi a venit să moară Ovidiu, poetul acela strălucit al epocei lui August, pe care nenorocul l-a adus aici în tristul Euxin.

Marea noastră nu are strălucirea mărilor din Sud. Pe malul ei nu cresc palmieri, pe falezele ei nu sunt cazinouri strălucitoare şi în porturile ei — care iarna

se preschimbă'n aşezări polare — nu vin pacheboturi gigante, care să debarce armată de turişti.

Dar aşa cum e, noi o iubim cu toate defectele şi calităţile ei, fiindcă simţim că face parte din însăşi fiinţa noastră.

Ne iubim sărăcia noastră aspră, aşa cum îi spunea odinioară scitul Dromichete craiului Lisimache, venit să-i cucerească ţara.

*

Dela 22 Iunie 1941 încoace, ne iubim însă parcă şi mai mult Marea.

Ea a arătat fapte, care răstoarnă chiar logica firească a lucrurilor, căci e într'adevăr un miracol cum micro scopica noastră marină, amestec de vapoare vechi şi vaporaşe cât cojile de nucă, a putut ţine'n şah o marină de talia celei bolşevice.

Au fost atât de minunate faptele marinarilor noştri, încât au uimit la olaltă şi pe prieteni şi pe duşmani.

Marea noastră a încetat de-a mai fi un simplu motiv de inspiraţie a pictorilor şi poeţilor şi a devenit ea însăşi un teatru de luptă, unde oamenii devin eroi.

Cum să nu ne iubim deci cu atât mai mult marea noastră ?

Aş vrea să scriu mai mult şi totuşi o să mă opresc aici. O să mă opresc aici, fiindcă vreau să rămân sincer şi sinceritatea nu se face cu retorică şi flori de stil. Sinceritate înseamnă simplitate şi în cazul nostru nu cred că trebue mai mult de adăugat.

In inimi ne vom purta şi mai mult încă icoana cea scumpă a mării şi visăm o mare flotă, o flotă cu pavilion românesc, care să ducă numele patriei pe marea noastră.

*Dinu Stegărescu*

*(Viaţa)*

## Importanţa economică a Dunărei.

Problema importanţei Dunării, ca drum eftin de transport, constitue una dintre principalele preocupări ale guvernelor din Estul european. Este cunoscută însemnătatea acestei căi de transport, pentru toate ţările dunărene, dat fiind faptul că, în raport cu transporturile pe uscat, ea este incomparabil mai eftină.

In timpurile dinaintea războiului, mărfurile cărate pe Dunăre întreceau numai cu 67 la sută pe cele de pe căile terestre, principala cauză a acestui mic procent de superioritate fiind lipsa de navigabilitate a fluviilor şi râurilor din vecinătate, prin urmare lipsa unei reţele navigabile mai cuprinzătoare. Se ştie că, de la Porţile de Fier, până la gurile ei, Dunărea are un număr neîndestulător de porturi, a căror capacitate este mică. Acestui fapt, cât şi lipsa unei mari reţele navigabile, precum şi unei politici nu îndeajuns de fixată a preţului transporturilor, se datoreşte stadiul relativ scăzut al folosirii acestei vitale artere a Europei.

In ce priveşte preţurile, transportul prezintă următoarele caracteristici : capacitatea de transport a unui singur şlep, este în medie aceea a două trenuri de marfă, pe câtă vreme cheltuelile de apă sunt mult mai mici decât pe uscat. Dacă pentru 2000 km. se percepe 1970 navlu, pentru fiecare tonă de cereale, cherestea şi seminţe oleaginoase tariful căilor ferate este mai mare cu 112 la sută la grâu, cu 142 la cherestea şi seminţe oleaginoase. Adică în cifre absolute, transportul unei tone de grâu pe calea ferată costă 4180 lei, al unui de cherestea şi de seminţe oleaginoase 4670 lei.

Inainte de războiu diferenţa între transportul pe Dunăre şi pe calea ferată era şi mai mare. Aceste singure exemple sunt suficiente pentru a dovedi avantajul primului faţă de al doilea. La acelaş rezultat se ajunge dacă se face o comparaţie între preţurile principalelor bunuri de export şi costul transportului lor pe apă sau uscat. La grâu, costul de transport pe uscat este de 38 la sută din preţul de export, iar pe Dunăre numai de 17,90 la sută.

Transportul pe Dunăre duce, aşa dar, la eftinătatea bunurilor de export şi dă producătorilor posibilitatea unui câştig mai mare. Dacă de pildă exportul se face pe vase româneşti, totalul taxelor rămâne în ţară, ceeace nu interesează atât din punctul de vedere al creşterii veniturilor statului, cât din acela al sporirii rezervelor de devize.

Administraţia căilor ferate române are desigur, participarea sa de profit la exportul mărfurilor româneşti pe căile ferate străine. Intrucât însă costul de tonă, transportată pe aceste căi ferate, este mult mai ridicat decât în România, preţurile de aici nu au nici o influenţă asupra eftenirii costului total al transporturilor. De aci necesitatea ca şi celelalte ţări dunărene să scadă tarifele de transport.

Necesitatea unei desvoltări a traficului pe Dunăre rezultă pentru România cel puţin din avantagiile enumerate : câştig de devize, creşterea veniturilor statului, cheltueli mai mici pentru exportatori, etc.

Pe lângă desvoltarea reţelei de navigaţie secundare, a porturilor şi a locurilor de încărcare şi descărcare, este de o deosebită importanţă sporirea parcului de vase, aşa încât el să poată răspunde necestăţilor unei mari activităţi de export. In această privinţă iniţiativa particulară are un mare rol, pe care îl poate îndeplini cu atât mai mult, cu cât Statul este dispus să sprijine sforţările acesteia.

*„Argus"*

**ASUPRA DVS.!...**

**. . . a lucrărilor Dvs. şi a preocupărilor Dvs. se publică adesea în cele 120.000 ziare şi reviste din lumea întreagă articole şi notiţe care vă sunt absolut necesare. Dacă doriţi să aveţi aceste articole şi notiţe preţioase, ca şi instituţiile din străinătate şi din capitala ţării noastre, adresaţi-vă şi Dvs. agenţiei**

„SERVICIUL GAZETELOR"

Directori : AUREL M. ALICU şi EM. SAMOILĂ

Bucureşti I. — Str. Sf. Constantin 24 — Telefon 3-16-15

**care vă dă cu plăcere orice lămurire suplimentară şi vă face — la cerere — şi probe gratuite**

A. THOMAZI, *Istoria navigaţiei,* traducere de *Vasile Cipu.*

Editura contemporană şi-a luat greaua, îndrăsneaţa, dar şi frumoasa sarcină de a pune la îndemâna publicului, doritor de lumină, o bibliotecă ştiinţifică, intitulată „CE ŞTIM ?". Pentru a înlătura dibuirile, a tradus numai autori consacraţi, — Rousseau, Gallot, Peyret, etc., — ale căror lucrări s'au ridicat la ediţii de sute de mii volume.

Pritre lucrările traduse, ne oprim la aceea a d-lui Cipu, după destul de cunoscutul autor marinăresc A. Thomazi: *Istoria navigaţiei.* Excelent tradusă, fără *„crori",* — nici măcar „erori", — în ce priveşte terminologia. Recomandăm volumul de faţă tuturor doritorilor de a se iniţia în tainele navigaţiei. In ea va găsi evoluţia artei navigaţiei, începând din antichitate, trecând apoi la evul-mediu, cu introducerea cârmei, busolei ; în sec. XV şi XVI, apogeul velelor cu introducerea cronometrului şi sextantului ; până la navigaţia modernă cu T. F. S. şi radiogoniometrie.

Toată lauda traducătorului şi casei editoare.

## Presa spaniolă şi marina

Prin bunăvoinţa Legaţiuni Spaniole redacţia noastră a primit ziarele „Arriba", „Ya", „Pueblo" şi „A. B. C." din care extragem:

**Şcoala specială de ingineri navali** din Madrid, unica în Spania şi în toate ţările cari vorbesc limba spaniolă, şcoală frecventată şi de străini. Ea a fost întemeiată de Regele Carlos III în 1772 ca o Academie tehnică, despărţindu-se secţia navală în 1825 la Ferral, iar în 1933 trecând la Ministerul Instrucţiunei.

In 1941 şcoala s'a instalat la Madrid, cu săli de clasă şi ateliere, laboratoare de termologie, electricitate, resistenţe, construcţii, chimie, metalurgie, etc. In ea se admit bacalaureaţi. Cursurile durează patru ani, cu un stagiu de un an pe nave sau şantiere, după care se obţine titlul de inginer.

Caudillo şi-a dat seama de importanţa construcţiilor navale, mai ales după război şi a încurajat şcoala, acordându-i credite însemnate.

**Cooperaţia marinei cu armata, de Nautions,** un foarte interesant articol care va apare într'unul din numerele noastre.

**Flota secretă Britanică** de **Luis de Salazar,** în care se vorbeşte de nouile nave intrate în luptă: cuirasatele „Ansou" şi „Howe", de 35000 tone, armate cu 10 tunuri de 406, 16 de 133, 32 mitraliere şi cu o iuţeală de 30 noduri; patru nave tip „King Georg", mai multe crucişetoare, distrugătoare şi submarine.

**Inrăurirea armei aeriene în războiul naval,** de Cpt. Comandor Carrero Franco şi **Cooperarea armei aeriene în apărarea convoaelor** de Lt. Col. av. **Martinez Vitra de Rey.**

## Muzeul naval din Madrid.

In splendidul palat al ministerului marinei din Madrid se adăposteşte muzeul naval care, printre alte bogăţii documentare, posedă harta lui Juan de la Cosa **„Carta de Navegar"** din 1500, de care s'a servit Christofor Columb şi pentru care un anticar britanic oferise două milioane de lire sterline.

Muzeul conţine mii de volume, sute de stampe şi miniaturi, ambele unice în lume, cum vor fi modelul unui galion flamand din sec. XVI, dăruit regelui Filip al III-lea de Flamanzi. De asemenea colecţia de acuarele a lui Rafael Monicon y Torres, reprezentând tipul tuturor navelor, dela cele mai primitive.

Muzeul a fost întemeiat în 1792 de ministrul marinei Valdes, renovat în 1848, iar din 1850 trecut la ministerul marinei. Incéputurile însă datează încă din 1503, prin vestita **„Casa de Contracion"** din Sevilla, centru ştiinţific în legătură cu Observatorul Marinei dela San-Fernando.

Muzeul a fost creat prin fondurile dăruite de Casa Regală, de ministerul marinei, de Compania de Gardias Marina şi alte donaţiuni particulare în bani sau documente, în frunte cu Serviciul Hidrografic al Marinei.

Muzeul are 12 săli. In prima obiectul principal îl face galionul de care am vorbit şi documentele în legătură cu faimosul Hernan Cortes şi cucerirea Californiei; a doua sală e dedicată fregatei **„Numancia",** cu călătoria sa de circumnavigaţie; a treia e închinată descoperirii Americii cu harta lui Cosa; alte trei sunt rezervate secolului XVIII; a şaptea, a Regenţilor, conţine modele de nave; a optaʃ e a navelor moderne, cu interiorul unui submarir; în a noua sunt expuse instrumente nautice, în a zecea submarinul „Perul", iar a douăsprezecea e rezervată ca sală de conferinţă. La etaj pe lângă modele de construcţii, expune marina militară şi pescuitul maritim.

O bogăţie întreagă care pune sub ochii vizitatorului trecutul plin de glorie al marinei spaniole, care nu poate fi întunecat cu toată tendinţa anglosaxonă de a reduce în decursul vremilor supremaţia maritimă a altor popoare, ca Olanda, Franţa, Portugalia, Germania.

## Problema războiului şi ştiinţa

Sub egida Academiei de Ştiinţe din România şi cu osteneala D-lui prof. C. Kiriţescu, vicepreşedintele Academiei, s'a pus la îndemâna publicului un bogat volum de 585 pagini, cu ilustraţii şi planşe, în care s'au adunat toate comunicările făcute în legătură cu problemele enunţate.

D. Profesor Kiriţescu a plecat dela idea că „războaele de azi se poartă cu mobilizarea tuturor puterilor unui popor. Technica primează astăzi în conducerea războiului modern; el se duce cu toate armele şi posibilităţile pe care le creează ori le perfecţionează ştiinţa. De aceea conducerea militară se adresează laboratoarelor şi oamenilor de ştiinţă pentru perfecţionarea mijloacelor şi materialelor de luptă, dar şi pentru organizarea şi intensificarea producţiunii, pentru sporirea resistenţii şi sufleteşti a populaţiei din spatele liniilor de luptă. Isbânda în război este condiţionată de cee ce-i poate da ştiinţa pură ori aplicată la industrie, sănătatea ,cultura ,bogăţia publică, disciplina şi solidaritatea naţională".

Iar ţelul a fost: „a pune în mâna luptătorului o armă în plus, a-i cruţa o osteneală de prisos, a salva o viaţă atilă patriei, a păstra neamului o forţă pentru munca constructivă a zilei de mâine", — cum prea frumos glăsueşte introducerea.

Citâm numai numele autorilor şi titlul subiectului tratat, spre a se vedea valoarea operei:

**Eugen Neculcea:** Organizarea şi raţionalizarea cercetării ştiinţifice.

**General St. Burileanu:** Frontul occidental: Surpriza materialului; surpriza strategică.

**Comandor I. Linteş:** Câteva noutăţi tehnice din actualul război.

**Constantin Popovici:** Geodezia ţării în cuprinsul noilor hotare.

**Emil Petraşcu:** Probleme şi învăţăminte asupra aplicaţiei radiocomunicaţiilor în războiul actual.

**Colonel I. Bardan:** Rolul industriei chimice în apărarea naţională.

**I. V. Niculescu:** Probleme puse Chimiei de către aviaţia modernă.

**Al. Mironescu:** Problema combustibilului de aviaţie.

**C. Cândea:** Gazul metan în legătură cu apărarea naţională.

**Dimitrie A. Isăcescu:** Drumuri noui în căutarea substanţelor agresie.

**Al. Ionescu-Matiu:** Materiile prime din România şi industria chimico-farmaceutică.

**Dimitrie Leonida:** Problema energiei în România.

**I. P. Voiteşti:** Organizarea unui „Serviciu geologic al armatei".

**Ion Atanasiu:** Câteva zăcăminte de substanţe a căror exploatare s'ar putea încerca în timpul crizei datorite războiului.

**St. Cantuniari:** Realizări în geologia tehnică de război.

**Otto Protescu:** Problema bauxitului în România.

**Iuliu Vicu:** Problema alimentaţiei în timp de război .

**I. Grinţescu:** Problema valorificării plantelor medicinale în România.

**Agricola Cardaş:** Colonizarea românească.

**Agricola Cardaş:** O pagină din economia Transnistriei.

**Dr. Victor Gomoiu:** Observaţiuni şi învăţăminte din actualul război.

**Dr. D. Paulian:** Bolile nervoase în cadrul actualului război.

**Dr. V. Plătăreanu:** Gangrena gazoasă (Celulita necrotică hipertoxică).

**Dr. I. Glăvan:** Chirurgia oculară în actualul război.

**Costin C. Kiriţescu:** Caracterele specifice ale actualei economii de război.

**Vasile Vasiliu:** Finanţele publice în actualul război.

**G. N. Leon:** Organizarea economică a Europei de după război şi bazele colaborării internaţionale.

**Dr. Aurel Voina:** Invalizii de război.

**Ion Zamfirescu:** Problema propagandei.

**C. Narly:** Educaţia războiului şi a păcii.

**Florea Stănculescu:** Organizarea şi sistematizarea satelor.

Toată lauda conferenţiarilor şi d-lui prof. Kiriţescu, care, prin contribuţia în această culegere, a arătat rolul ştiinţei în frământarea actuală.

# CĂRŢI ŞI REVISTE

## de SCARLAT PREAJBĂ

● Insemnăm aci, iarăşi, apariţia foii CUVÂNTUL MAREŞALULUI destinată sătenilor, fiind foarte bine scrisă pentru aceştia. Cuprinde în toate numerile : *răboj*, cu lămurirea tutulor chestiunilor la ordinea zilei ; se tălmăceşte SFÂNTA EVANGHELIE, prin sfaturi pentru înţelegerea Bibliei ; apoi sunt nelipsite *lămuriri pentru plugari ;* pagina pentru *gospodine* ; se publică *poezii, povestiri, nuvele, fapte vitejeşti ;* sfatul medicului ; iar păsurile oamenilor nevoiaşi, cu răspunsuri date la scrisorile pe care aceştia le trimit prin „cutia de plângeri" dela primăriile satelor, găsesc răsunet nelipsit în CUVÂNTUL MAREŞALULUI.

● FREUDE UND ARBEIT. VREUGDE EN ARBEID, JOIE ET TRAVAIL. Este un splendid album, format mare, cu text complimentar şi ilustraţiuni în culori, pentru cunoaşterea bogăţiilor ţării noastre. Coperta e împodobită cu chipul ţărăncii marelui pictor Grigorescu. Inăuntrul albumului sunt portretele : M. S. Regelui Mihai I, M. S. Regina-Mamă Elena, Mareşalului-Conducător Ion Antonescu, miniştrii ţării, I. P. S. S. Patriarhul României, a miniştrilor Axei. Sunt câteva din instalaţiile industriale-comerciale, ca să dea imaginea producţiilor şi bogăţiilor depe întinsul teritoriu naţional şi note explicative lămuritoare întregesc ilustraţiunile albumului. Cercetându-se această lucrare, de către streinii necunoscători ai ţării noastre, pot să dobândească oarecari idei despre ce este în prezent, ce poate să fie şi ce va deveni, în viitor, România ataşată politiceşte, economiceşte şi milităreşte la puterile Axei. Cercetătorul strein, amic şi aliat, observă înfăţişeri din prezent şi va întrevedea perspective pentru o ţară bogată, cum este a noastră, care trebue să aibă o cât mai sigură şi mai bună aşezare în Europa — cea — nouă.

● *Revista* EUROPA NOUĂ (dela Berlin, în l. română) aduce, în n-rul 1, anul V, informaţiuni preţioase pentru actuala şi viitoarea stare de lucruri, precum aflăm în articolul *Realizări japoneze în domeniul războiului maritim,* cum au operat *submarinele japoneze în apele Oceanului Atlantic* şi *despre lupta dela insulele Salomon ;* apoi se arată *însemnătatea şi istoricul canalului Panama.*

● DISTRUZIONI E MASSACRI BOLSCEVICI BESSARABIA E BUCOVINA. (Rotogravura „Scrisul Românesc", Craiova). Este o prezentare de album, cu text, în italieneşte, şi cu ilustraţiuni, care înfăţişează, în mică parte, ceeace bolşevicii au distrus în Basarabia şi Bucovina la retragerea lor, sub presiunea grelelor lupte, duse de armatele germano-române, împotrivă-le. Textul explică, rezumativ, dezastrele suferite de locuitorii români, din ambele regiuni, prin masacrări oribile săvârşite de barbarismele la care s'au dat bolşevicii aziatici. Textul albumului e precedat de un fragment din proclamaţia mareşalului Ion Antonescu dela 9 Noembrie 1941. Ilustraţiunile arată starea clădirilor, aşa cum le-au lăsat bolşevicii la părăsirea Basarabiei şi Bucovinei, mai expun şi victimele omeneşti chinuite şi ucise după chinuire, de mâinile criminale ale vrăşmaşilor noştri, care înfioară prin înfăţişările pe care le vedem. Mintea omenească nu-şi poate închipui cum să mai existe, oare, un asemenea popor şi o atare armată, ca făcând parte din Europa, în acest veac, fără să fie pedepsiţi, aceî oameni, pentru crimele oribile săvârşite în teritoriile noastre româneşti !

● VITTORIA MEDITERRANEA (Roma, 1942) e un album, precedat de text explicativ, în care sunt prezentate imagini, din războiul actual, cu luptele marinei italiene avute în Marea Mediterană, cu vederi alese, în care apare şi Ducele Mussolini, în mijlocul bravilor săi marinari, spre a-i felicita, îmbărbăta şi decora. Este interesant de cercetat, acest album, executat într'o tehnică tipografică cu adevărat artistică.

● À TRAVERS LA ROUMAINE PITTORESQUE, par Georges Detaille (J. Meuwissen, éditeur, Bruxelles, 1935). Album cu splendide ilustraţiuni şi reproduceri picturale artistice pentru cunoaşterea ţării noastre, de către străini. Are un cuvânt înainte pentru justificarea apariţiunii acestui album, şi cu text, integrat între ilustraţiuni, care prezintă ţara noastră, în excelente condiţiuni ale cărei splendori, pentru necunoscuţi, constituesc descoperiri de frumuseţi naturale, cu privelişti uimitoare, cu aspecte uluitoare şi aşezăminte culturale, cu monumente istorice şi bisericeşti din întreaga Românie ; cu tipuri omeneşti, învestmântate în costume lucrate artistic ; jocuri şi cântece naţionale, armonioase, ca izvoarele limpezi de munte ; sunt, în acest album, atâtea aspecte şi feţe de basme şi minuni, care încântă ochii şi adaogă lumini sufletului omenesc.

● BLOCADA, ECONOMIA GERMANĂ DE RĂZBOI ŞI DREPTUL RĂZBOIULUI MARITIM, de *N. Daşcovici* (Bucureşti, 1942), este un foarte interesant studiu apărut în „Revista Fundaţiilor Regale", din care este extras textul din această broşură. Conţine titluri cu tratări de capitole ce întregesc materia pe care eminentul profesor o desvoltă competent, ca în toate studiile sale anterioare din dreptul maritim, dar, de astădată, aplicat la războiul actual. Iată titlurile capitolelor din studiul de faţă : *cauzele de totdeauna ale războaelor, blocada ca armă de război şi evoluţia economiei moderne, efectul blocadei totale în cursul trecutului război, capacitatea de rezistenţă şi de adaptare a Germaniei la constrângerea blocadei, economia războiului ca răspuns războiului economic, despre economia războiului de altădată şi de astăzi, grija cea mare pentru susţinerea financiară a războaelor, alte probleme de organizare a apărării sau umbra războiului asupra economiei, sarcinile şi răspunderile economiei speciale a războiului, mobilizarea militară şi economică dela începutul ostilităţilor, rolul şi metodele de lucru ale economiei de pace şi de răsboi, economia războiului în Germania naţional-socialistă : planul de 4 ani şi minunile chimiei, noul război izbucnit în 1939 e mai înverşunat decât cel dela 1914, nesocotirea mai accentuată a prevederilor dreptului războiului maritim.* Cele trei noţiuni : *blocada, economia germană de război şi dreptul războiului maritm* sunt perfect tratate, iar îmbinarea, în desvoltarea lor, întregesc subiectul ce şi-a propus autorul să desvolte într'un chip strălucit.

● ROMÂNIA MILITARĂ, revista generală, fondată în anul 1864, se prezintă bine şi poate să fie citită de orice om cu răspundere din ţara noastră ; asigurăm că citind-o nu-i va părea rău nimărui ; căci de armată şi de chestiunile militare nu numai militarii sunt obligaţi să se ocupe, dar şi alţi cetăţeni ai ţării, care deţin situaţiuni importante în Stat. Ultimele numere apărute (5—10 şi 11—12)

cuprind articole importante şi instructive. Astfel studiul *Raporturile politice şi militare dintre Rusia şi România*, de col. C. Drăgănescu, (în cele 2 volume) merită să fie urmărit de orice cărturar, ba chiar ar fi bine să fie extras într'o broşură. *Eroismul ţăranului român*, de An. Tomiţa — Răzăşul, este o trecere în revistă a trecutului viteaz istoric al poporului nostru din vechime şi până azi, plin de mândrie şi de încredere. Bune de citit, într'o egală măsură, sunt studiile : *Greutăţile dela Odesa*, de căp. Marin Ionescu, *Cetăţile Nistrului*, de lt.-col. Sever Slătinescu, şi *Crimeea*, de căp. N. Trandafir. In special pentru cititorii revistei *Marea Noastră* se recomandă *Bătălia în Atlantic din 1941*, de locot. Nic. Alexianu, şi *Pacific*, de căp. Const. N. Bodea. Nu mai puţin instructiv este articolul despre *Concepţia unei bătălii*, de general C. de A. Gheorghe Avramescu. *O problemă a războiului actual*, de col. Cr. Cantuniar, foarte interesant studiu a fost încredinţat, spre publicare, revistei, înainte ca eroul — scriitor să-şi fi dat sfârşitul vieţii. Acest brav ofiţer, cărturar şi şef militar distins, merită să i se pomenească numele în paginile revistei, ceeace au făcut col. I. N. Eftimiu şi redacţia „României Militare" şi bine s'a făcut. Celelalte articole şi studii publicate merită aceiaş atentiune. Fiecare număr — semnalăm faptul — conţine o bogată bibliografie. Paremi-se că aceste numere ale revistei „România militară" sunt ultimele apărute în forma actuală ; căci, întreaga publicistică militară periodică va fi reorganizată pe noui baze. In acest scop, un comitet sub conducerea d-lui general Nic. Sc. Stoenescu, fost ministru, a lucrat la un mare proect. Aşteptăm realizat acel proect. Oricare ar fi forma ce se va da nouei publicaţiuni militare, reamintim, cu acest prilej, că în trecutul îndepărtat al armatei, exista, pe lângă revista „România militară" şi un *buletin* (formatul ziarului) în care apăreau articole, ştiri şi informaţiuni care puteau să fie urmărite de marele public. Nu ar fi rău ca să se cerceteze — în biblioteca marelui stat-major — acel buletin şi să caute să se inspire, comitetul de acum, din ceeace a fost în trecut şi să se dea o atare formă publicisticei noastre. Deci, — propunem — revista *„România militară"* ar fi pentru corpul ofiţeresc, iar acel *buletin* (ca o foae de ziar) să fie pentru marele public, prin care s'ar face legătura între armată şi naţiune. ,

● O excelentă lectură, interesantă şi folositoare, găsim în GAZETA MILITARĂ, care apare, lunar, sub direcţiunea d-lui general Virgil Economu, secretar al redacţiei fiind Gh. Dova. A intrat în al V-lea an de apariţie. Fiecare număr ne aduce un bogat material, pus la punct prin informativul şi instructivul deopotrivă înfăţişat în nişte condiţiuni strălucite, ca scris, iar ilustraţiunile sunt artistic redate, întregind variantele articole şi studii pe care le urmărim cu o deosebită desfătare intelectuală. Iată numărul compact (79), care e o adevărată arhivă, cu un conţinut din cel mai ales şi selecţionat material. Sunt, aci scriitori care-şi dau mâna, în mod unitar şi camaraderesc, spre a face din „Gazeta militară" o publicaţiune demnă de cel mai pretenţios om de gust şi de carte. Sunt portretele M. S. REGELUI MIHAI I, AL MAREŞALULUI CONDUCĂTOR ION ANTONESCU şi al vice-preşedintelui de consiliu *profesor Mihai Antonescu ;* apoi al comandanţilor de unităţi militare depe front şi diverse fotografii dela faţa locului, din războiu, tablouri simbolice şi evocatoare eroismului românesc, aspecte de lupte, hărţi şi scheme ajutătoare pentru urmărirea operaţiunilor armatelor române şi germane depe frontul răsăritean împotriva bolşevicilor. După partea calendaristică a anului 1943, avem articole de temei : *Ostaşul român, mândria noastră*, de general de armată Petre Dumitrescu : ARMATA NOASTRĂ ŞI CIVILIZAŢIA, de general de div. Virgil Economu, de acelaş încă *Proporţia strategică ;* apoi *Cuvântarea* ministrului educaţiei naţionale d. *Ion Petrovici*, rostită la „Asociaţia scriitorilor mlitari", după acea rostită de preşedintele acesteia, d. general Economu. *Crăciun şi an nou în larg*, de Moş Delamare ; *Frontul intern al muncii*, de colonel Vasile Nădejde ; *Anul aviatic*, de profesor-inginer N. Saegiu; *Vârful de atac*, de căp. Mih. St. Cioroiu ; *Idei, fapte şi oameni*, (cronică) de Scarlat Preajbă ; de acelaş : *Gânduri inedite ;* apoi *Preoţi şi soldaţi*, de păr. Luigi Morelli ; *Impresii din bătălia Sevastopolului*, de locot. N. Alexiu ; *Indepărtare*, de G. M. Cantacuzino (locot. rez.); *Grai de legendă*, de Ion Dimitrescu ; *Lumini care nu se sting*, de D. Bunescu ; *Erwansky*, de Romulus Boteanu; *Soldatul Dan Demostene*, de Leontin Brudaşcu ; *Atac aerian în zori la Stalingrad*, de Ştefan Mengoni ; *Cu roşiorii la atac*, de Gh. Cart ; *Sonet*, de Bosniew Paraschivescu ; *Dela Bucureşti la Rostov*, de D. Bunescu.

● BULETINUL SOCIETĂŢII REGALE ROMÂNE DE GEOGRAFIE (tomul LX. 1941, Bucureşti. 1-42) este o prea însemnată şi instructivă arhivă, care poate fi cercetată de orice intelectual ; ca atare toţi intelectualii pot să fie membri ai numitei societăţi, căci nimeni nu se poate lipsi de cunoştinţele geografice. Iar în ce priveşte marinarii se ştie că ei nu pleacă la drum fără de o hartă geografică, iar anterior au studiat Geografia tuturor ţărilor din lume. Iată cât de binevenit este acest buletin, de aproape 500 pagini, cu *studii, note şi comunicări*, cu *fapte* şi *recenzii - bibliografice* (cuprinse în *cronica geografică*) şi note asupra activităţii administrative a societăţii (arătate în capitolul *viaţa societăţii*). Tot materialul, tipărit în acest buletin, este prea interesant, ca să nu fie citit în întregime ; deci din parte-ne, am îndemna mai mult la cercetarea întregului volum decât a-i face o recenzie. Căci această recenzie, oricât de dezvoltată ar fi ea, rămâne o palidă descriere a tuturor studiilor şi comunicărilor cuprinse în acest buletin, care n'ar fi redate decât în puţine linii ; aşa că tot lectura directă rămâne cea mai bună recomandaţiune, pe care o facem noi pentru cunoasterea buletinului. Colaboratorii acestui volum sunt specialistii : Vintilă Mihăilescu, Tiberiu Morariu, Nicol. M. Popp, Victor Tufescu, Gh. Vâlsan, Raul Călinescu, D. D. Burileanu, Mih. Constantinescu, Tr. Biju, Aurel Iordănescu, C. C. Anoaia, ş. a. Subiectele conţin desvoltări asupra elementelor geografice, în mare parte, româneşti şi câteva streine. Sunt toate interesante. Găsim, îndeosebi pentru marinari, notiţele despre marele artist *Leonardo da Vinci ca oceanograf*, de dr. N. M. Popp, pe care le semnalăm atenţiunii cititorilor noştri, de oarece celebrul artist italian s'a preocupat şi de studiul mişcărilor ondulatorii şi al valurilor, apoi de acţiunea de roadere, transport şi depunere a valurilor şi evoluţia unei porţiuni de litoral sub întreita acţiune a valurilor oceanelor şi mărilor. Vomo reveni încă asupra buletinului.

● VIATA BASARABIEI e o bună revistă, care apare tot în Bucureşti (neputând încă apare la Chişinău), sub direcţiunea d-lui Pan Halippa, redactor fiind poetul Octav Sargeţiu. N-rile 10—11 şi 12, ale anului XI, se prezintă cu un material ales, nu numai regional, dar şi alte articole din afara Basarabiei. Poezia e reprezentată prin versuri semnate de Pan Halippa, Octav Sargeţiu, Ana Luţcan-Leahu, Virgil Carianopol, Iacob Slavu, Vladimir Cavarnali, Cons. Aldea, Ştefania Stânca, Pimen Constantinescu, Enache T. Ion, Alfred Tibereanu, Lotis Doleanga, Petru Homoceanul, Igor Block, I. D. Pietrari, B. Frunte, V. Popa Măceşanu, N. Crevedia (precum vedem o frumoasă pleiadă de poeţi întâlnită în două tomuri ale revistei). Din proză citâm : *Ceva despre ţăranul basarabean*, un interesant expozeu istoric care aduce bune lumini pentru cunoaşterea cumintelui autohton regional, datorită d-lui Pan Halippa ; iar d. Nicolae Popovschi continuă din *amintirile sale*, bine redate, de astădată înfăţişându-ne capitolul despre „şcoală" : avem *„Din trecutul oraşului Comrat"*, de Julian Friptu ; *„Cooperaţia şi creditul mărunt"*, basarabean, de V. Ghenzul ; interesantă înfăţişare avem în portretul despre *„Eugenia Pelivan"* (1846-1910), de Mihail Coteanu, care a fost buna mamă a 12 copii, între care a fostului întemniţat de moscoviţii barbari : *Ioan Pelivan*, care a pătimit amar pentru neamul românesc-moldovenesc, pe care l-a iubit mult şi pentru care a îndurat persecuţiile ruseşti ; iarăşi citim vechi amintiri în nuvele *„Fruntaş Hector"*, de V. Teodoru-Doru, în care autorul reaminteşte de generalul-erou Ion Dragalina dela 1916, tatăl eroului cu acelaş nume din actualul război. Scurte *notiţe bibliografice*, dar interesante, ne dă d. Nicolae Poni despre savantul moldovean *Gheorghe Năstase*, specialist în Geografie-istorică în tot ce ţine de trecutul Basarabiei şi neamul românesc

— păcat, însă că modestul nostru cărturar trăeşte prea retras, închis în biblioteca lui, şi nu dă la iveală din multa ştiinţă ce posedă. Avem în *„Bogdan Vodă Lăpuşneanu"* o interesantă comunicare relativă la domnie (I), şi la pribegie (II), de Th. Holban. Un scurt studiu interesant găsim în *„Soarta limbii moldoveneşti în Transnistria"*, de prof. Ion Ursu, pe care l-am vrea completat. Insemnăm nuvela *„Legământ"*, de Paul Berezescu; povestirea *„Un dar nepreţuit"*, de Vasilissa Soroceanu; ; *„Fragment de jurnal"*, de Pavel Codiţă; nuveleta *„Rodica"*, de Aurel Roşca; eseul *„Popas cu toamna în ţara Donului"*, de Const. Ciopraga. Interesante note în *„Osw. Spengler şi criza culturii moderne"* ne dă Nicolae T. Neagu. E bine că prof. V. T. Popovici a transcris, pe portativ muzical, acel joc popular din Basarabia *„Catîncuţa"*. Ca încheere revista „Viaţa Basarabiei" dă nişte interesante şi variate însemnări în nelipsita *„Cronică"* lunară, privitoare la cărţi, reviste, teatru, arte plastice, evenimente, ş. a., din Capitală şi Basarabia. Ne-ar conveni să avem, în această bogată cronică, mai multe informaţiuni basarabene, din întreaga regiune. Această revistă, în totalul ei, se prezintă în excelente condiţiuni, pentru care felicităm pe conducători şi pe colaboratori.

● In ultimul număr, anul XIII, nr. 1—2/1942, din BULETINUL POLITECHNICEI DIN BUCUREŞTI sunt publicate interesante studii şi probleme din Geometrie, Perspective, Analiză matematică, Chimia organică, Tectonică, Botanica fitogeografia, Botanica sistematică, Materiale, Electricitate, Electrotehnică, Tracţiunea electrică, Radio-electricitate, Maşini hidraulice, Balistică, Aviaţie, Aerodinamică, Metalurgie, Urbanism. Aceste studii se adresează specaliştilor în materie. In capul acestui buletin sunt notate publicaţiile d-lui profesor N. Vasilescu-Karpen (cu sau fără colaborări). Toate studiile cuprinse în buletinul de faţă sunt în limbile română, germană şi franceză.

● Revista VREMEA, de sub conducerea d-lui Vladimir Donescu, se găseşte în anul XV; conţine articole, studii şi informaţiuni interesante. In n-rul 681 aflăm un fragment tradus din cartea Ducelui Mussolini: *Vorbesc cu Bruno*, în care tatăl istoriseşte cum s'a întâmplat moartea fiului său, dintr'un accident de avion condus chiar de acesta; sunt rânduri triste, în care sunt redate şi reflexiuni despre moarte; din fragmentul acesta, tradus de Dan Petrea în final, Ducele încheie aşa: într'o zi, când Caesar fu întrebat care ar fi moartea pe care ar prefera-o:

— *„Cea pe neaşteptate"* — răspunse el.

In acelaş număr sunt publicate note biografice despre premierul Pierre Laval, în care Franţa de acum şi-a pus nădejdea salvării. In articolul *Drama dela Sfânta Helena* e povestirea tratamentului neomenos pe care englezii i l'au aplicat împăratului-captiv Napoleon.

● CRONICA ROMANULUI e bună revistă a clerului eparhial din ţinutul respectiv, care apare cu binecuvântarea P. S. Episcop Lucian; e în al XIX-lea an. In nr. 11 citim *Amintiri despre Episcopul Melchisedec*, de arhim. Veniamin Pocitan; *Şcoala şi tineretul de azi*, de pr. V. Iordache; cronică, recenzii, etc.; iar în nr. 12 *Bucurie în mijlocul întristării*, de Episcop Lucian; *Cultura inimii*, de pr. Const. Platon; găsim despre stări de lucruri întâmplate, ca preot militar, în ţinuturile pe unde brava noastră armată a luptat, în notele „Eto, moió Blagoslovenie!", de pr. căpit. N. Cernea; apoi *Spiritualitatea creştină ortodoxă din Transnistria*, de pr. căpit. Şerban Grigore; ştiri recenzii, etc.

● Revista LUMEA MILITARĂ ILUSTRATĂ, de sub priceputa direcţiune a d-lui col. magistrat Vasile Chiru, a intrat în al IX-lea an dela apariţie publică bune articole ale membrilor „Asociaţiunii scriitorilor militari români", asociaţiune de sub preşedinţia d-lui general Virgil Economu. Admirăm apariţiunea acestei reviste în chip regulat şi varietatea subiectelor tratate aci, în legătură cu actualul război, desvoltate cu multă competenţă. Intre articole găsim şi ilustraţiuni adecuate acestora. In ultimele numere, apărute întâlnim nume cunoscute în publicistică, din care citâm: generalii Gh. Avramescu, Virgil Economu, Gh. Dabija, Ion Anastasiu, vice-amiral-adjutant N. Păiş, med. g-rali dr. I. Bălănescu şi Carp Ionescu, C. amiral C. Negru, colonelii V. Chiru, Haral. Georgescu, M. Herescu, comandor de marină A. Negulescu, comandor-aviator Andrei Popovici, lt. colonelii I. Stănescu, N. Vlădulescu, dr. Od. Apostol, Sever Slătinescu, căpit.-comandor inginer Săulescu, maiorii An. Tomiţa-Răzăşul, Daniel Ionescu, căpitanii N. Pastia, Gh. Emanoil, Mihail Cioroiu, inginer prof. N. Saegiu, inspector general Cezar Cristea, V. Costescu, D. Iov, Dem. Cârâc, Al. Iordan, Gabriel Oriţă, locot. Gh. Gănescu. Ceeace încă semnalăm este suplimentul revistei, constând în adăogirea nouei publicaţiuni „Analele asociaţiunii scriitorilor militari", de sub acelaş director, d. col. Chiru, având ca prim-redactor pe d. inginer-prof. N. Saegiu. Reiese, dintre toate realizările, încă ceva: ideia pe care d. general Ion Anastasiu a dat-o şi pe care a şi pus-o în practică, chiar d-sa anume: reînvierea marilor figuri militare, care au ilustrat armata noastră; astfel d. general I. Anastasiu a dat la iveală, până acum, vieţile polcovnicului Ion Solomon şi ale generalilor Gh. Magheru şi Christian Tell, monografii apărute şi în broşuri aparte.

● Revista FĂT-FRUMOS, dela Cernăuţi, continuă să apară în serioase condiţiuni literare şi informative, sub grijea eminentului cărturar prof. *Leca Morariu*, găsindu-se în al XVII-lea an. In această revistă sunt studii, cercetări, nuvele, poezii (unele din acestea, din originale, sunt traduse în limba germană) şi o variată cronică de puneri la punct a diverselor chestiuni literare. Iată o bună revistă care merită şi semnalare, în publicistica noastră, şi sprijinire (materială).

● VÂNĂTOARE PE MARE se intitulează un articol-reportaj de *Const. Virgil Gheorghiu*, poet, prozator şi reporter de război, articol publicat în ziarul *„Viaţa"* (din Bucureşti, 1943). Ne pare bine că tânărul talentat scriitor s'a specializat în descrieri marinăreşti. In citatul articol se ocupă de chipul cum se vânează navele dela suprafaţă şi chiar submarinele — în cazul de faţă arată cum au scufundat, un submarin bolşevic, viteii noştri marinari. Descripţia e perfect de bine redată.

● DACIA REDIVIVA e o bună revistă a tinerilor scriitori, la care îşi dau întâlnire nu numai cei din Bucureşti (unde apare revista), dar şi cei din celelalte provincii; încât, plângerea tinerei pleiade de scriitori ardeleni prin „Luceafărul", dela Sibiu, e neîntemeiată", — cum o mărturisesc, de altfel, conducătorii revistei „Dacia rediviva" (în nr. 7, anul II, 1943). Din ultimele numere ale acestei reviste totul este plin de interes, în proza şi versurile originale sau traduse publicate. Colaboratorii, care semnează articolele, realizează o literatură selecţionată, încât nimic nu e strecurat dubios sau mediocru. *Problema generaţiilor, gânduri despre renaştere, arta românească apreciată în streinătate, norme pentru noi înşine, literatura şi determinantele istorice, cronica literară*, diverse *note mărunte*, întreţineri *despre literatura germană*, sunt atâtea chestiuni, tratate cu destulă competenţă, în această tinerească revistă bună şi făgăduitoare.

● MUNCITORUL ROMÂN, anul V, director: Pan M. Vizirescu; e o revistă bine scrisă, destinată muncitorilor români, care erau oropsiţi sau nesocotiţi odinioară, iar astăzi sunt la mare atenţiune, prin oficiul „muncă şi lumină", care se ocupă de ei, prin teatru, cinema, şezători, coruri, excursiuni, sporturi; iar, pe deasupra, această bună revistă, care se prezintă în excelente condiţiuni redacţionale şi tehnice. Intâlnim colaboratori; V. Voiculescu, dr. C. Dănulescu, Petre P. Ionescu, Pan M. Vizirescu, dr. Sergiu Băcescu, H. Gavrilescu, D. I. Cucu, I. Valerian, George Acsinteanu, Alex. Baciu, Ion Şiugariu, Romulus Boteanu, Ion Muche, Tudor Măinescu, Ernest Verzea, Sergiu Grosu, Dinu Vrajă, Aurel Mucenic, Ion Th. Ilea, Dimitrie Albota, Marius Bejan (care e secretar de redacţie), D. Moldovanu, Dobre Panait, Ovid Caledoniu, George A. Petre, Octav Sargeţiu.

● ECONOMIA NAŢIONALĂ se numeşte buna revistă informativă a ministerului economiei naţionale; apare lunar şi e în al XXIV-lea an; conţine studii interesante în această ramură; cronici, bibliografie, informaţiuni din ţară şi streinătate, dări de seamă şi anexe: monitorul preţurilor, legi şi regulamente.

● Citâm din BULETIN INFORMATIV BILUNAR AL CON-

SILIULUI SUPERIOR AL TRANSPORTURILOR ŞI TARIFELOR, ce ţin de oficiul de studii depe lângă ministerul lucrărilor publice şi al comunicaţiilor (nr. 65, 66—68) despre sporirea flotei comerciale elveţiene ; flota de comerţ finlandeză ; o nouă metodă pentru construcţia vaselor de beton în Germania ; desvoltarea şantierelor navale italiene ; noui programe maritime şi portuare în Japonia ; Dunărea în noua Europă ; flota de comerţ şi construcţiile navale în Spania ; traficul maritim suedez ; lipsa instalaţiunilor de telegrafie fără fir pe vasele maritime turceşti ; despre Batum, port la Marea Neagră ; folosirea zonei libere în portul Antivari, de către Bulgaria ; noui vase de lemn pentru flota comercială daneză ; traficul portului Suez ; înfiinţarea unei bresle pentru vasele petrolifere japoneze ; sporirea navlurilor pentru America de Sud, de către Spania şi Portugalia ; sporirea flotei comerciale turceşti.

● Cine se interesează de piscicultură să citească BULETINUL DE INFORMAŢII AL INSTITUTULUI DE CERCETĂRI PISCICOLE al României, care e în primul an al apariţiei, şi conţine bune şi practice sfaturi în această ramură (sediul buletinului : Str. Londra, 41, Bucureşti III).

● Revista „RĂSĂRITUL" în nr. ultim din al 24-lea an, publică articole din care citäm : *Teatrul şi tineretul,* de Ştefan Şoimescu ; fragment din viitoarea lucrare : *Pe urmele războiului,* de general Ion Manolescu ; *Fundamentul moral al idealului naţional,* de Al. Bărăcilă ; *Evoluarea lui Nicoae Iorga ; Scrisoare depe front* (versuri), de Galia Tudor ; *Minunea dela Oneşti,* de D. Iov şi *cronica publicaţiunilor,* de Lucia Sergiu.

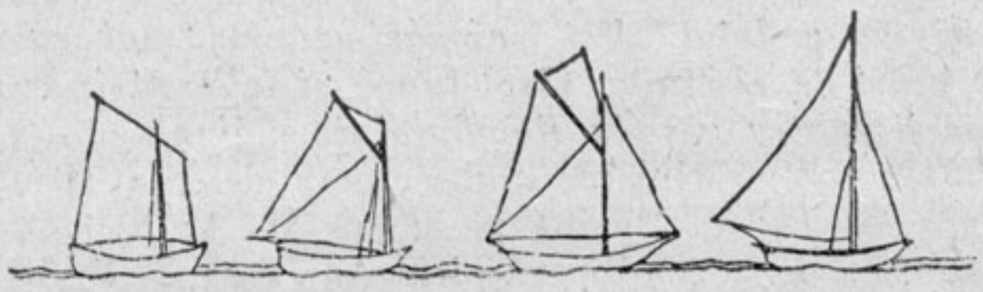
● Din revista NATURA (n-rile 10 şi 11—12/1942) citäm, din multele articole interesante şi instructive pentru orice om, chiar din afara ştiinţelor, următoarele : *Cheile Bâcului,* de prof. Victor Tufescu ,aflate pe drumul dela Iaşi spre Chişinău, în apropierea gării Ghidighiş, despre care s'au ocupat, cel dintâi, Dimitrie Cantemir, apoi Sulzer, Const, Stamati, Zasciuc, Ivanov, Sinzow, B. P. Haşdeu, Zamfir Arbore, prof. Ion Simionescu şi Const. Moisil, iar acum prof. Victor Tufescu. *Un nou tunel submarin* se construeşte intre extremitatea meridională a Suediei şi arhipelagul danez, sau între Limbamm (provincia suedeză Malmö) şi Amayer (la S. E. de Copenhaga, prin Ore-Sund. Va fi cel mai lung tunel submarin, având lungimea de 12 Km., cu 10 turnuri de aerisire. In articolul *Tipuri de vase care navigă pe Dunăre,* d. inspector N. F. R. Petre Bondiţeanu se ocupă de condiţiunile de navigaţie pe Dunăre, descriind vasele de pasageri şi vasele de cataracte. *Lupta contra malariei prin peşti* ne arată experienţele făcute, prin acest mijloc, în Istria, prin stârpirea larvelor dela ţânţarii anofeli, cu nişte peştişori carnivori, ce aparţin genului Cambusia din America de nord. După asanarea lacului Snagov, s'a făcut şi a lacului Scroviştea-Bălteni (de lângă Bucureşti). Despre *Marea Caraibilor* scrie d. prof. I. Simionescu. Se face o interesantă biografie a *profesorului G. Bratu* (1881—1941), de prof. P. Sergescu, autor al unui *Curs de analiză matematică,* al altui *Curs de Astronomie* şi *Cinci conferinţe de Astronomie.* Ni se descrie regimul urmat numai cu apă al unui ascet japonez, care trăeşte în munţii aflaţi între Coreea şi Manciuria. Această revistă încheie cu dări de seamă şi recenzii relative la cărţi şi reviste ştiinţifice.

● ROMÂNIA AERIANĂ, ultimul nr. dublu apărut, conţine o materie de specialitate bine scrisă din care citäm : instructivul articol *„Patologia aviaţiei",* de med. gl. dr. I. Bălănescu ; *„Mermoz",* de Demostene Botez, eroul aerului de care s'a ocupat romancierul Kessel ; interesantul studiu despre *„Motorul cu reacţie şi sborul interplanetar",* de Nicolae Vlăşceanu, ajunge la nişte concluziuni fantastice, precum : „dacă s'ar porni, depe pământ, un vehicul, căruia i s'ar imprima *viteza de 42.480 Km. pe oră,* cât e necesar pentru a se elibera de atracţia pământului, el s'ar putea topi din cauza frecării cu aerul, sau, dacă ar scăpa netopit, s'ar deforma în aşa măsură, încât ar fi imposibil să mai funcţioneze vreun motor care l-ar propulsa". Apoi : „Pentru o călătorie în spaţiul universal, către stele, ar fi nevoe — pentru a se învinge atracţia soarelui — de o viteză de peste *147.600 Km. pe oră".* Las pe cititori să cugete asupra acestor ţifre astronomice. Sunt de remarcat două portrete aviatice : inginerul *Egidio Garuffa* (italian) care s'a străduit în ani dearândul, să rezolve problema înlocuirii benzinii la motoarele de aviaţie cu ulei greu, ca la motoarele Diesel industriale şi marine ; acest inginer a publicat aproape 30 volume în specialitatea sa tehnică ; despre inventatorul *Louis Mouillard* (francez), autor al mai multor scrieri asupra zborului şi aerului, d. Lallius I. Popescu spune multe fapte interesante, între altele că a fost constructor care s'a ocupat de elicoptere, giroplane şi autogire, care n'au ajuns, nici până astăzi, la desăvârşire.

● PRO PATRIA se intitulează broşura misionarului cultural-creştin *Constantin Dănilă* (Din „biblioteca misionarului român" nr. 8) cu conferinţe şi versuri rostite în diferite centre din ţară, în decursul câtorva ani. Broşura e aprobată de M. St. M., secţia propagandei ((cu ordinul nr. 1700/1941). La finele cărţii e o listă de 37 titluri de conferinţe, ţinute de autor, din care numai o parte, din acestea, e publicată. Sunt şi autografe reproduse, date, autorului, de diferite mari personalităţi, obţinute în parcursul misionarismului său. Toate sunt interesante şi lăudabile. Reproducem textul cuvintelor marelui dascăl al neamului nostru Nicolae Iorga : *„O ţară se cunoaşte loc de loc şi om de om. Numai aşa, sub coaja de sus, adesea pretenţii fără valoare, afli comcara : valoarea fără pretenţii. D. Dănilă arată drumul studenţilor noştri, care nu trebue să ducă, supt pretext de studii, la preţuirea despreţuitoare a maicii noastre cel bune şi iertătoare : sfânta ţară românească".*

N. Iorga, 15 Noembrie 1929.

● Redacţia revistei noastre a primit următoarele publicaţiuni : A. B. C. *diario ilustrado de informacion general,* Madrid ; GAZETA TRANSILVANIEI, anul 106, Braşov ; SATUL, anul XIII, Bucureşti ; MOLDOVA, anul V, Bacău, director prof. Const. Sturzu ; GOSPODINA, tribuna feminină de cultură şi educaţie casnică, anul I, Bucureşti, directoare : d-na Gallia Tudor ; VREMEA, anul XIV, Bucureşti, director : Vladimir Donescu ; ROMÂNIA AERIANĂ, anul XVI, Bucureşti, e organul pentru problemele aeriene, de aviaţie, aerochimie şi radiodifuziune : NATURA, *revistă pentru răspândirea ştiinţei,* anul XXXI, Bucureşti ; BULETIN INFORMATIV BILUNAR al CONSILIULUI SUPERIOR AL TRANSPORTURILOR ŞI TARIFELOR (minis. lucrărilor publice şi al comunicaţiilor), anul III, Bucureşti ; BULETINUL BURSEI BUCUREŞTI, organ oficial al bursei de efecte, acţiuni, schimb şi mărfuri, anul XIV, apare lunar, Bucureşti ; BULETINUL POMPIERILOR ROMÂNI, Bucureşti, apare lunar, anul XIV ; DACIA REDIVIVA ,revistă literară, lunară, Bucureşti, e în al II-lea an ; MUNCITORUL ROMÂN, anul V, apare lunar, în Bucureşti, director : Pan M. Vizirescu ; FĂT-FRUMOS, anul XVII Cernăuţi, director Leca Morariu ; GAZETA MILITARĂ, anul IV, Bucureşti, director : general Virgil Economu ; BULETINUL DE INFORMAŢII AL INSTITUTULUI DE CERCETĂRI PISCICOLE AL ROMÂNIEI, anul I, Bucureşti ; CURIERUL COOPERATOR, anul XV, Bucureşti, fondator ; Ilie Gh. Marcu-Vutcani; CUVÂNTUL MAREŞALULUI CĂTRE SĂTENI, Bucureşti ; ROMÂNIA EROICĂ, anul VI, Bucureşti, director : Ion Colfescu-Delatura ; BACĂUL, apare în Bacău, director : Ioan Nicolau ; TRIBUNA, anul III, Braşov, director : Gavril Pop; ROMÂNIA MILITARĂ, fondată în 1864, Bucureşti, marele stat-major al armatei ; PROGRESUL LITERAR, *cultural şi artistic,* anul VIII, Bucureşti, director : Vintilă Petrescu-Vrancea ; LUMEA MILITARĂ ILUSTRATĂ, anul IX, Bucureşti, director : colonel V. Chiru ; ECONOMIA ROMÂNĂ, anul XXIV, apare lunar în Bucureşti, organul ministerului economiei naţionale; EUROPA NOUĂ, anul V, apare la Berlin, ediţie în limba română ; TRIBUNA AVÂNTENILOR, anul VII, Bucureşti, director : general dr. V. Panaitescu.



# INFORMAŢII — NOUTAŢI

**Telegrame omagiale.**

De ziua anului nou conducerea Ligei Navale a trimis următoarele telegrame omagiale:

MAJESTĂŢII SALE REGELUI MIHAI I

*In numele membrilor Ligei Navale Române respectos prezint Majestăţii Voastre de noul an, străvechea urare creştinească: să trăiţi Majestate mulţi şi fericiţi ani, într'o lungă şi glorioasă domnie.*

Vice Amiral Adjutant N. PĂIŞ
Preşedintele Ligei Navale Române

M. S. REGELE MIHAI I
Palatul Regal
Loco

*Cu ocazia noului an, marinarii români respectuos Vă urează Să Trăiţi La Mulţi Ani cu Sănătate.*

Ministru Subsecretar de Stat al Marinei
Vice Amiral Adj. (ss) PĂIŞ

La care M. S. Regele a binevoit a răspunde:

D-lui AMIRAL ADJUTANT N. PĂIŞ
Ministru Subsecretar de Stat al Marinei

*Mulţumesc din inimă.*

(ss) MIHAI R.

D-lui AMIRAL ADJUTANT N. PĂIŞ
Preşedintele Ligii Navale Române
Loco

*Mulţumesc din inimă tuturor membrilor Ligii Navale pentru frumoasele urări.*

(ss) MIHAI R.

D-lui MAREŞAL ION ANTONESCU
Conducătorul Statului
Membru de onoare al Ligii Navale Române
Loco

*Pe noul an şi de Ziua Numelui D-voastră membrii Ligii Navale Române vă roagă prin mine să primiţi expresiunea statornicilor lor sentimente de admiraţie şi devotament pentru toate înfăptuirile realizate sub însufleţita D-voastră conducere, iar brava noastră oştire, sub comandamentul de căpetenie al D-voastră, să ducă ţara şi neamul românesc la desăvârşita biruinţă.*

Preşedinte,
Vice-amiral adjutant PĂIŞ

D-lui MAREŞAL ION ANTONESCU
Conducătorul Statului

*Marinarii români, asigurându-vă prin mine de întregul lor devotament şi spirit de sacrificiu, Vă roagă să primiţi cu prilejul zilei onomastice cele mai călduroase urări de sănătate, viaţă lungă şi isbândă în lupta ce duceţi pentru zidirea României de mâine.*

Ministru Subsecretar de Stat pentru
Marină pe lângă M. A. N.
Vice Amiral Adj. (ss) N. PĂIŞ

D-lui VICE AMIRAL ADJ. N. PĂIŞ
Ministru Subsecretar de Stat al Marinei
Bucureşti

*Vă mulţumesc călduros şi vă trimit D-voastră, Domnule Vice-Amiral şi tuturor bravilor marinari, toată dragostea şi încrederea mea. Sunt cu tot sufletul lângă cei cari poartă cu mândrie drapelul ţării în lupta sfântă pe care o ducem pentru salvarea neamului şi credinţei străbune.*

(ss) Mareşal Antonescu

D-lui MIHAIL ANTONESCU
Vice Preşedintele Consiliului de Miniştri
Membru de onoare al Ligei Navale Române
Loco

*In numele membrilor Ligei Navale Române rog primiţi de noul an cele mai călduroase urări de bine şi de sănătate dorindu-vă viaţă lungă pentru a putea contribui la realizarea nouei aşezări a României de mâine, cu o marină la înălţimea cerinţilor neamului românesc.*

Vice Amiral Adjutant N. PĂIŞ
Preşedintele Ligei Navale Române

D-lui GENERAL PANTAZI
Ministrul Apărării Naţionale
Loco

*Membrii Ligei Navale Române vă roagă să primiţi de noul an călduroase urări de bine şi sănătate pentru a sprijini mai departe marina şi viitoarele înfăptuiri marinăreşti.*

Vice Amiral Adjutant N. PĂIŞ
Preşedintele Ligei Navale Române

D-lui VICE AMIRAL N. PĂIŞ
Subsecretar de Stat al Marinei
Bucureşti

*Mulţumindu-vă călduros, vă rog să primiţi aceleaşi bune urări.*

General de Divizie (ss) PANTAZI

COMANDAMENTUL MARINEI REGALE

*Cu ocazia noului an, Comandandut, ofiţerii, maeştrii şi echipajele Marinei Regale urează Domnului Preşedinte şi domnilor membri ai Ligii Navale Române multă sănătate, mulţumire şi deplină reuşită în opera de răspândire în sânul Naţiunii Române a înţelegerii şi dragostei pentru mare şi marină.*

*Trebue ca în Marea Neagră — pe care mica noastră marină de azi şi-a înscris lupta, succesele şi jertfele — să domnească dreptul pe care ni-l dă istoria să fie puternică Forţa Maritimă care ni-l garantează şi să fie mare Flota de comerţ care-l slujeşte.*

Comandantul Marinei Regale
C'Amiral, (ss) GEORGESCU ION

## Cuvântul d-lui Amiral Adjutant N. Păiş ministrul marinei, adresat marinarilor cu ocazia Anului Nou

*Iubiţi marinari,*

In pragul anului 1943, mă adresez vouă, străjeri şi viteji luptători de pe întinsul apelor ţării şi vă urez din toată inima sănătate, spor la muncă şi biruinţă finală.

Azi, când ultima filă din calendarul anului 1942, se întoarce, să ne îndreptăm gândul către eroii marinei, cari, luptând cu îndârjire pe mare şi pe Dunăre şi-au dat obolul vieţii lor, pentru izbânda şi strălucirea scumpei noastre Patrii.

Memoria lor să rămână veşnic săpată în inimile noastre, ca o icoană sfântă, la care trebue să ne închinăm cu evlavie.

Gândul meu şi urările mele de bine se îndreaptă către voi, neînfricoşaţi marinari, cari, umăr la umăr cu vitejii marinari germani, luptaţi pe bordul navelor împotriva duşmanului comun, pentru întregirea hotarelor, pentru gloria Majestăţii Sale Regelui Mihai I şi pentru ca străduinţele şi jertfa de sine a Mareşalului Conducător să fie încununată cu laurii biruinţei.

Anul 1942 a fost un mare pas înainte către victoria finală. Aţi luptat, aţi atacat inamicul oriunde l-aţi găsit şi l-aţi învins.

*Iubiţi marinari,*

In anul 1943 nimic să nu stea în calea voastră în marea luptă a desrobirei.

In suflet cu dorul unei patrii mari şi pe veci unite, în mână cu oţelul distrugător al armelor voastre de bord, să loviţi duşmanul oriunde şi oricând, până la prăbuşirea lui definitivă.

Conştienţi că jertfele voastre vor fi recunoscute şi pe drept răsplătite de vitejii şi lealii noştri aliaţi, să mergeţi mereu înainte.

Pentru viaţa ţării, pentru veşnicia neamului, pentru întregirea patriei şi pentru apărarea căminurilor şi ogoarelor voastre, vă îndemn la luptă, tot mereu înainte.

Pentru pământul din care vă hrăniţi voi şi familiile voastre şi pentru apărarea mării noastre scumpe, care pentru marinar este izvorul de viaţă şi de existenţă precum şi o a doua patrie, cu Dumnezeu înainte şi victoria va fi a voastră.

## Conferinţele L. N. R.

Liga Navală şi-a deschis ciclul de conferinţe de toamnă la 1 Noembrie 1942 prin conferinţa d-lui Lt. comandor **Eugen Săvulescu,** care a vorbit despre: Războiul naval.

Au vorbit, apoi, pe rând, d-nii: prof. **G. Lefteriu** (15 Noembrie) despre: Călătoria primului vapor cu aburi pe Mediterana (1829); d. ing. **Cezar Cristea** (6 Decembrie) care a vorbit despre: Pădurea şi Marea; d. ing. Saegiu (20 Decembrie) despre: Aviaţia şi marina; d. general **Virgil Economu** (17 Ianuarie 1943) despre: Mărturiile unui candidat la marinărie; iar la 31 Ianuarie a vorbit d. c. amiral **Const. Negru** despre: Marea Mediterană şi civilizaţia.

La 14 Februarie a vorbit d. av. **Boroş** despre: Problema mediterană; la 28 Februarie, d. comandor **Ioan T.** despre: Comerţul şi marina.

In luna Martie vor vorbi d-nii: av. **Al. Bilciurescu** despre: Muzica şi marea, iar la 28 Martie d. Locot. **Ştefănescu,** doctor în drept, despre marina comercială.

## Conferinţă la Ismail

In sala Căminului Cultural din localitate d. Apostol Culea, a vorbit despre: „Călătorii străini despre Românii dela Dunăre şi Mare".

La conferinţă a asistat P. S. S. Episcop Policarp al Ismailului şi Cetăţii Albe, cu numeroşi preoţi, d-l Prefect al judeţului, d-l comandant al Garnizoanei însoţit de ofiţeri din garnizoană, membrii din filiala L. N. R. Ismail, elevi, etc., care au urmărit frumoasa expunere prin care d-l Apostol Culea a scos în relief, în special, aşezarea Românilor în ţinuturile dinspre nordul Mării Negre.

După conferinţă, d-l Apostol Culea a fost felicitat şi i s'a mulţumit pentru deplasarea la Ismail.

## Donaţii

In şedinţa comitetului de direcţie al centralei Ligii Navale Române, dela 5 Decembrie 1942, s'a luat act de donaţiunea d-lui **Kecegian Aram,** din Bucureşti, bulevardul Mareşal Averescu Nr. 18, membru al Ligii, prin oferirea a 46 cărţi pentru bibliotecă. Comitetul i-a mulţumit, la timp, printr'o adresă specială, şi pe calea publicităţii, prin presă şi radio, şi-i mulţumeşte şi prin revistele Ligii, pentru acest frumos gest de donaţiune de cărţi, spre a servi de îndemn şi altor membri.

D. Murgu Pavel

D. *Murgu Pavel,* funcţionar şi membru al filialei L. N. R. din Timişoara, adânc impresionat de vitejia marinarilor noştri a binevoit să doneze 100 exemplare din lucrarea D-sale „Calendarul Zorile Banatului" pe 1943 pentru marinarii de pe distrugătoare şi submarin.

Comitetul central i-a adus vii mulţumiri pentru nobilul D-sale gest .

## Două expoziţii marinăreşti

Doi pictori marinari şi-au expus operele: D. **Comandor D. Stiubei** în sala Dalles, d. **I. Mândru** în sala ziarului „Universul".

Cel dintâi e nu numai marinar, dar şi consacrat pictor de marine: a ştiut să prindă mişcarea şi coloritul acestui capricios „model" care e marea veşnic frământată şi cochetă.

In lucrările expuse, talentatul nostru camarad evocă trecutul în „Portul Cetatea Albă pe timpul lui Ştefan cel Mare" şi „Galeră Domnească" (epoca C. Brâncoveanu), câteva vederi de pe litoral şi Dunăre. Războiul e redat în „Rendez-vous în larg cu submarinul", „Mărăşeşti spre casă", „Plecarea submarinului", „Distrugătorul". „Mircea" e prins în două lucrări.

Pe lângă marine, d. Comandor face incursii şi pe uscat, prin Bucureşti: „Sub zăpadă", „Bulevardul", „Cârciumioara", precum şi un portret.

In toate ca şi totdeauna vigurosul şi cunoscutul său talent reţine vizitatorul şi-l obligă a reveni. Nu e nevoe a insista: un pictor consacrat nu are nevoe de prea multe cuvinte de admiraţie, care ar fi sub nivelul celor expuse.

◆

D. **I. Mândru** expune nu mai puţin de 120 bucăţi, cu marine reuşite, peisaje, fructe. Caracteristice sunt capetele, mai toate de marinari, în care a reuşit să prindă sufletului marinarului: blândeţe, hotărâre, energie, agerime în privire, cerbicie. Redăm în parte părerile d-lui prof. G. Oprescu:

Ianuarie s'a semnalat şi de data aceasta prin numărul expoziţiilor de pictură. După cele spuse, ca un tribut al admiraţiei noastre, cu privire la asociaţia Arta, ne vom întoarce la un artist necunoscut până ieri, la I. Mândru, care expune în sala „Universul". Nu-l cunosc. E un marinar, se pare, şi portretul din mijlocul panoului său din expoziţie ar confirma aceasta. A venit la pictură, prin urmare, în urmă uneia din acele chemări, căreia nu i-a putut rezista. Vocaţia sau ceea ce subiectiv se înţelege prin această forţă lăuntrică ce ne împinge spre artă sau spre literatură.

La Mândru chemarea este reală. Ce-am văzut din expoziţia

# BAILE EFORIEI

## din B-dul Elisabeta 9

**au fost de curând complect renovate, graţie harnicei administraţii care le conduce.**

**Dându-şi seama de importanţa acestor stabilimente, pentru sănătatea publică, noua administraţie a depus toată sârgui ţa spre a le face să funcţioneze în condiţiuni cât mai bune.**

**Administraţia Băilor Eforiei apreciind greutăţile unor categorii de salariaţi cari slujesc cu devotament statul, a înţeles să le creeze o serie de înlesniri în ce priveşte preţul băilor.**

**Astfel se bucură de o reducere de 30% la băile de aburi şi cade clasa I:**

**D-nii magistraţi din întreaga ţară, ofiţerii, medicii, avocaţii, preoţii, ziariştii, studenţii tuturor facultăţilor din ţară, românii refugiaţi, funcţionarii dela ministerul muncii, membrele Crucei Roşii, funcţionarii şi colaboratorii dela Patronaj, funcţionarii dela apărarea pasivă, funcţionarii Eforiei spitalelor civile şi membrii Ligei Navale Române.**

**Invalizilor de război şi orfanilor li se acordă băi în mod cu totul gratuit.**

**Faţă de această acţiune socială, atât de necesară în aceste vremuri, diferite instituţii publice, au adus călduroase mulţumiri nouei administraţii, care a reuşit să facă din Băile Eforiei un stabiliment de reală utilitate publică.**

dânsului îndreptăţeşte cele mai bune speranţe. D-sa posedă ceea ce nici o sforţare şi nici o muncă, ori cât de perseverentă, nu-ţi poate da: talentul, darul înăscut.

Las la o parte portretele şi figurile, în care neexperienţa artistului nu poate fi negată. In această direcţie, spre a suprima aceste neajunsuri trebue îndreptată atenţia sa în viitor.

Totuşi şi aici se simte pictorul, omul condus de nevoia de a se exprima prin culoare, prin calitatea deosebită a materiei, căci în acest domeniu trebue căutată însuşirea de căpetenie a lui Mândru.

In tablouri de mici dimensiuni, într'o pastă groasă, abondentă, pusă cu cuţitul, în tonuri când puternice, când de o subtilitate cu adevărat impresionantă de la un începător, d-sa se exprimă cu o siguranţă uimitoare. Acorduri când fine, când viguroase, ca în cele mai multe din naturile moarte, o pastă preţioasă, cu sclipiri aurii, cu rozuri delicate, cu roşuri puternice ca nişte fanfare, ne întâmpină în mai toate. O dată mai mult avem impresia că ne găsim în faţa unui temperament de artist, care trebue urmărit şi încurajat.

## Un botez în lumea marinarilor

In ziua de Duminică 13 Dec. a. c. Ofiţerii Deteşamentului Maritim Odessa, în frunte cu Dl. Comandor Bardescu Nicolae, au săvârşit o faptă creştinească, botezând o fetiţă de 3 ani.

Botezul a fost făcut din iniţiativa D-lui Comandor Bardescu N. a cărui activitate pe tărâm marinăresc şi creştinesc s'a remarcat în Odessa.

Slujba religioasă a fost oficiată de P. S. Guţă C-tin confesor al Garnizoanei.

Fina marinarilor, un îngeraş cu păr de aur, a primit numele de Lili, odată cu numeroase cadouri.

Această faptă creştinească dovedeşte încă odată faptele acestui războiu pe care noi îl ducem în serviciul creştinismului şi al dreptăţii nu ca cei ce au părăsit în fugă aceste meleaguri lăsându-i pradă foametei şi mizeriei, cum s'au dovedit în atâtea cazuri când ei ocupau o regiune masacrând până şi pruncul dela sânul mamei sale.

Au luat parte comandanţii a două distrugătoare Comandor Gherghel, Lt. C-dor Martac Al., Col. Vasiliu, domnii ofiţeri ai Detaşamentului în frunte cu Dl. Cpt. Ghezzo Eduard, Cpt. Comonescu, Dl. Cpt. Muşat I., Cpt. Ionescu D., Cpt. Sârbu Tiberiu. Lt. Ionescu Corneliu, Slt. Ionescu P., Slt. Ing. Grosu Viziru C. Oardă Mircea, Medicul Detaşamentului.

Această măreaţă serbare creştinească a luat sfârşit într'un cadru sobru şi camaraderesc servindu-se gustări şi închinându-se în sănătatea celei intrate în rândul creştinilor.

## Traficul nostru maritim şi fluvial,

După datele centralizate de Direcţiunea marinei comerciale din Subsecretariatul de Stat al Marinei, traficul maritim şi fluvial românesc în primele şapte luni ale anului curent totalizează: 13,116.958 tone, din care cărăuşiei maritime îi revine numai 33.102 tone, iar celei fluviale 13.083.856 tone.

Comparativ cu perioada corespunzătore a anului precedent — când traficul românesc pe Dunăre şi Mare însuma laolaltă numai 6.412.106 tone — transporturile efectuate prin porturile româneşti maritime şi fluviale în epoca: Ianuarie-Iulie a. c. înregistrează remarcabilul spor de 6.704.852 tone, care revine aproape exclusiv cărăuşiei fluviale. In schimb, calea maritimă n'a fost folosită în cele şapte luni ale anului în curs decât de 33,102 tone, pe când în 1941 tonajul maritim utilizat s'a cifrat la 1.328.375 tone. Este adevărat însă că în primul trimestru din 1942 circulaţia maritimă a fost totalmente sistată.

(Excelsior)

## † Amiralul Dan Zaharia

La 15 Ianuarie, la locuinţa sa din Capitală, str. Popa Tatu No. 18, s'a stins din viaţă în urma unui atac de cord, amiralul Dan Zaharia, una dintre cele mai proeminente figuri ale marinei de război.

După războiul Intregirii, la care a luat parte ca şef de Stat Major al marinei Regale, defunctul a demisionat din armată, dedicându-se politicii în care a militat şi activat exclusiv pentru binele public. Amiralul Dan Zaharia, moare în etate de 56 ani, răpit prematur vieţii, alor săi şi societăţii, la o vârstă când cu corectitudinea, putere de muncă şi energia care-l caracterizau, mai putea înfăptui multe.

Amiralul Dan Zaharia, s'a născut în anul 1887 la T. Severin. După absolvirea şcoalei primare şi a cursurilor secundare, el a intrat în Şcoala de marină dela Galaţi, unde făcând studii strălucite, a cucerit primul galon de sublocotenent. Dotat cu o putere de muncă rar întâlnită şi cu o vădită aplicaţie către studiile electrotechnice, câţiva anii mai târziu, obţinând un concediu şi ajutat de stat, tânărul ofiţer de marină a plecat la Paris, unde s'a inscris la Ecole superiéure d'électricité, pe care absolvind-o a obţinut titlul de inginer.

Intors în ţară şi reintrat efectiv în cadrele Marinei Regale, tânărul ofiţer-inginer a fost îmbarcat pe rând pe mai multe dintre navele noastre de război, fapt după care a trecut ca profesor la Şcoala Navală.

In timpul războiului Intregirii, amiralul Dan Zaharia a fost şeful de Stat Major al marinei Regale, calitate în care a colaborat strâns cu d. Mareşal Ion Antonescu, pe atunci colonel, şi şef al Statului Major al armatei de uscat.

Amiralul Dan Zaharia este inventatorul primului aparat t. f. f., aparat cu care s'a putut face legătura dintre armata noastră retrasă în Moldova şi armata aliată dela Salonic, comandată de generalul Sarrail. Acelaş aparat de t. f. f. a servit în timpul aceluiaşi război ca mijloc de legătură între comandamentul suprem şi armatele operative de pe frontul de vest. Acest post de t. f. f. se afla aşezat pe turnul Eiffel, care şi azi are un post de radio, bineînţeles mai modern.

Pentru însuşirele sale excepţionale ca ostaş şi inginer, amiralul Dan Zaharia a fost decorat cu Legiunea de onoare (de război), în gradul de ofiţer, „Croix de guerre", cu două citaţiuni, „Steaua României" şi „Coroana României" cu spade şi alte ordine române şi străine.

După ce-a demisionat din armată, amiralul Dan Zaharia, a fost ales deputat în mai multe legislaţii, ca membru al partidului naţional-ţărănesc.

In această ultimă calitate, defunctul a activat intens pentru binele public, neţinând niciodată seamă — datorită corectitudinii lui — nici de interesele sale personale şi nici de cele ale partidului.

El a creiat satul model Stoeneşti din judeţul Muscel, loc unde — potrivit dorinţei lui — a fost înmormântat.

D. **Pamfil Şeicaru,** directorul ziarului „Curentul", conturează astfel figura decedatului :

„Imi amintesc că în toamna anului 1941, după căderea Odesei, a venit să mă vadă. Bucuria victoriei româneşti era adumbrită de amintirea luptei lui zadarnice de a determina o politică românească a Mării Negre:

— „Ce admirabilă situaţie am fi avut dacă nu ne încăpăţânam să ignorăm problemele marinei noastre. Cu incomparabil mai puţine sacrificii am fi cucerit Odesa, dacă am fi avut o marină de război puternică. Şi ce admirabili marinari avem!".

O undă de tristeţe trecu prin ochii pururi râzători ai amiralului. Mi-a vorbit mult, cu lux de amănunte, despre bravura marinarilor, de actele de un curaj nebun al unităţilor noastre. Cita nume, Căuta să-mi valorifice cu explicaţii tehnice acţiunile excepţionale, îndrăzneala ofensivă a marinei noastre. Şi în răstimpuri, revenea, ca un refren de indescriptibilă tristeţe: „O! Dacă am fi avut o politică a Mării Negre, ce am fi putut face cu marinarii pe care îi avem de o rară pregătire tehnică şi de un curaj temerar!",

Dar acelaş temperament optimist înlătura concluziile deprimante şi a plecat încheind: „In orice caz, examenul a fost trecut în chip strălucit. Şi ce marină vom avea mâine! Acum au început să priceapă toţi cei cari îmi zâmbeau atunci când încercam să-i conving de necesitatea unei politici româneşti în Marea Neagră. Nici nu-ţi închipui ce înseamnă pentru o marină o tradiţie glorioasă. Şi începem s'o avem". Iar privirele îi erau luminate de silueta unităţilor marinei româneşti de mâine.

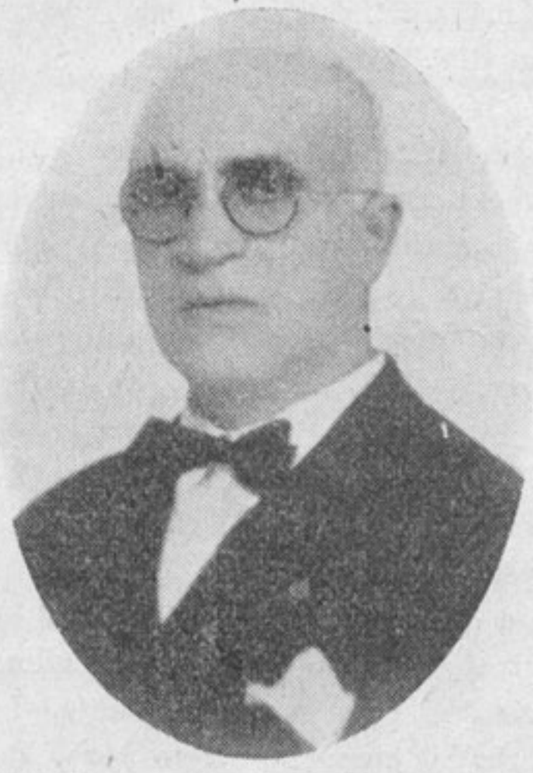
Aşa era amiralul Dan Zaharia, animatorul problemelor marinăreşti: nimic nu-i putea osteni entuziasmul, nimic nu-i putea încovoia convingerile".

## † Comandorul Dumitru Dumitriu

Incă un lup de mare care părăseşte pământul cu necazurile lui şi marea cu valurile ei, pentru a trece în Oceanul Veşniciei! Se stinge în aceiaşi zi cu amiralul Eustatziu, căruia i-a fost secretar la breasla marinarilor din Galaţi, spre a-l ajuta la opera socială a acestor necunoscuţi luptători.

Comandorul Dumitrescu, — Tache pentru intimi, — a fost înzestrat de Dumnezeu cu o vie inteligenţă, şi cu o mare bunătate, care făcea să fie adorat de subalterni. L-am cunoscut pe „Mircea", căpitan, ofiţer cu manevrele. Eram numai sublocotenent şi admiram iuţeala, inima ce o puneau marinarii la executarea manevrelor, atunci când el comanda. Ii auzeam îndemnându-se între ei:

— „Acum, băeţi, comandă don căpitan Dumitriu al nostru!"



† Comandorul D. Dumitriu

Acest „al nostru" m'a impresionat atât de mult şi m'a urmărit.

Calităţile sale marinăreşti au făcut să fie ales de intemeetorul S. M. R.-ului, regretatul Amiralul Coandă, printre cei care merita a li se încredinţa comanda unui vapor, atunci când dregătorii nu aveau încă încredere în elementele naţionale.

La S. M. R. a devenit celebru, ducând fala neamului prin porturi străine. Imi reamintesc că la Alger, ani întregi se povestea că într'o zi furtunoasă nici un vapor n'a îndrăsnit să intre în port, — afară de vaporul românesc comandat de Dumitriu, care a reuşit să intre fără pilot!

In Biscaia a făcut în alt an o minunată salvare pe furtună a echipajului unei corăbii franceze. Armatorul i-a dăruit un sextant şi un binoclu şi l-a propus pentru „Legiunea de Onoare".

Şi câte altele nu s'ar putea povesti, care-l făcuseră vestit dela Istambul până la Roterdam!

Un talentat scriitor, cu numeroase şi gustate articole în re-

vista noastră. Nu ne îndoim că a lăsat multe altele nepublicate, care ar merita să vadă lumina zilei.

După ce a străbătut mări şi oceane, a ancorat definitiv la Galaţi, unde devenise un fel de contencios al marinarilor: toţi care aveau un păs, un necaz, veneau să-l consulte şi le da cel mai camaraderesc sfat sau sprijin. Făcea parte din comitetul L. N. R.,

In sfârşit, una din cele mai impunătoare figuri din marina noastră, care a întărit „spiritul Mircea" şi a făcut fala navigatorilor noştri.

MOŞ DELAMARE

## † Căpitanul Gh. Isbăşescu.

„In ziua de 10 Noembrie - ora 10 dimineaţa, a căzut ca un erou în luptele dela KLETSKAJA pe DON...".

Aşa începe adresa prin care unitatea din care făcea parte în ultimul timp Căpitanul Gheorghe Isbăşescu, anunţă familiei moartea camaradului nostru Căpitanul Gh. Isbăşescu, Gicuţă pentru intimi.

Cine a cunoscut pe **„Gicuţă"** nu se poate să nu fi fost adânc mâhnit de pierderea lui pentrucă era iubit de toţi, subalterni, camarazi şi şefi.

Era iubit pentrucă prin firea lui vioaie şi veselă, avea darul să descreţească frunţile răspândind în jur numai voioşie şi pentrucă prin entuziasmul său reuşea să învingă obstacolele care se iveau în calea acţiunilor sale.

Rareori natura a înzestrat cu atâtea însuşiri sufleteşti, intelectuale şi artistice pe cineva.

Căpitanul Gh. Isbăşescu era un admirabil camarad, inteligent, cultivat şi cu deosebite aplicaţii la literatură, muzică şi plastică în afară de cunoştinţele marinăreşti.

Camarazii îl doreau mereu alături, iar subalternii îl adorau.

Pe toţi ştia să-i apropie şi să le insufle dragoste de meserie împletită cu cel mai puternic sentiment patriotic.

Marina o iubea din toată fiinţa lui.

Absolvent strălucit al liceului militar din Chişinău, a intrat în Şcoala Navală în 1927, iar la 1 Iulie 1929 îmbracă sobra uniformă a lupilor de mare, cu gradul de sublocotenent.

Dela începutul carierii marinăreşti este îmbarcat la bordul distrugătorului „Mărăşti", apoi la vechiul bric „Mircea" şi pe toate navele care au servit ca navă-şcoală până la intrarea în serviciu a nouei navă-şcoală „Mircea", pe care îşi face ultima îmbarcare.

Deşi tânăr în grad, s'a remarcat ca un bun instructor şi a fost întrebuinţat mulţi ani în cadrele Şcoalei Navale ca ofiţer instructor şi profesor de manevre.

In acest timp a lucrat la întocmirea unui curs de manevre care să fie în primul rând la îndemâna elevilor Şcoalei Navale.

La realizarea acestui curs nu putea trece, însă, până ce nu umplea alt gol în rândul cursurilor; este vorba de fixarea nomenclaturei materialelor de manevre şi descrierea lor. In acest scop a întocmit şi tipărit într'o formă frumoasă, lucrarea „GREEMENT şi MATELOTAJ".

In acelaş timp aduna materialul pentru vastul curs de manevre din care a tipărit mai apoi numai două părţi, restul fiind încă neterminat şi rămas în manuscris.

După cotropirea Basarabiei de către bolşevici, a funcţionat în fruntea unei companii de observare pe litoral şi în Deltă în care timp s'a arătat bun gospodar, minunat instructor şi admirabil părinte pentru subalterni.

Atunci a scris „CARTICICA OBSERVATORULUI", o lucrare pentru instrucţia marinarilor din companiile de observare care a împlinit un mare gol.

Războiul sfânt îl găseşte în Statul Major al Diviziei de Dunăre unde avea o activitate de albină.

Imprejurările au făcut că firea lui svăpăiată ce-l făcea să nu se simtă la larg în funcţia de birou ce avea, să fie satisfăcută printr'o acţiune vitejească şi de mare îndrăsneală şi iată cum: Comandantul român era în căutarea unei soluţii grabnice şi uşor de rezolvat prin care să descopere ascunzătoarea şi să distrugă sau să alunge monitoarele sovietice care în zona dintre Reni şi Isaceea, acţiona contra trupelor noastre; deşi chestiunea nu era de resortul biroului condus de Cpt. Isbăşescu, acesta se oferă să întreprindă o acţiune după un plan al său şi într'adevăr cu câţiva oameni hotărâţi şi cu o ingenioasă improvizaţie de asalt, scotoceşte ascunzişurile bălţilor de pe malul Dunării şi reuşeşte să gonească din ascunzători şi să avarieze navele inamice.

Pentru această faptă îndrăsneaţă şi de mare iniţiativă a fost decorat cu ordinul „Steaua României" cu panglică de Virtute militară în gradul de cavaler.

Prin moartea Căpitanului Gheorghe Isbăşescu, promoţia IX-a de ofiţeri ai Şcoalei Navale înscrie pe al doilea erou căzut la datorie în apriga luptă contra inamicului dela Răsărit. **(Primul a fost Cpt. Nicolae Filip dispărut în valurile mării cu dragorul pe care era comandant, N. R.).**

Când un fiu al neamului nostru moare ca un erou, datoria celor rămaşi este să-i cinstească memoria. — Faptele lui să le scoatem la lumină pentru a fi un exemplu, un îndemn şi o hrană sufletească pentru urmaşi.

Noi marinarii nu putem să uităm ceeace Căpitanul Isbăşescu a realizat pentru Marină în scurta sa viaţă.

Ca ofiţer la bordul navei şcoală „Mircea" a întocmit împreună cu alţi ofiţeri şi a tipărit MANUALUL DE MANEVRE AL NMS. MIRCEA, iar ca o amintire nepieritoare a primei călătorii de instrucţie făcută de N. M. S. Mircea în vara anului 1939 în jurul Mediteranei, a tipărit într'o formă artistică, descrierea acestei călătorii însoţită de fotografii şi caricaturi făcute de el, reprezentând scene şi tipuri dela bord.

Avea o mare admiraţie pentru vestitul comandant german, contele Felix von Luchkner pentru isprăvile sale din timpul primului război mondial şi nu s'a lăsat până ce nu a tradus lucrarea acestuia intitulată „ULTIMUL CORSAR"; traducerea, însă, din cauza împrejurărilor nu a putut vedea lumina tiparului cu toată dorinţa lui fierbinte.

In afară de lucrările pomenite mai sus, a compus mai multe reviste muzicale în versuri pentru tradiţionalele serbări de 101 zile arătând minunate calităţi, intelectuale şi artistice. Ce frumoase clipe am petrecut toţi câţi am asistat la reuşita parodie „MADAME BUTERFLY" în care purta pe elevii Şcoalei Navale aşa cum visa şi el ca şi fiecare dintre ei, prin ţări exotice! Câtă gingăşie în vers şi fineţe în spiritele cu care înţepa pe câte unul din şefi!...

In orele libere se recreia făcând muzică (cânta la pian, vioară, acordeon, saxofon, chitară, violoncel) sau încrustând figurine artistice în lemn ori lucrând modele de ambarcaţiuni sportive reduse la scară.

Această ultimă preocupare a desvoltat-o la maximum construind un mare număr de modele de yachturi cu pânze, adevărate lucruri de artă, pe care le-a prezentat la Bucureşti în cadrul unei expoziţii; atunci Bucureştenii au avut prilejul să asiste la primul concurs de nave modele pe lacul din Parcul Carol.

Călătoriile pe mare îl pasionau.

Ca ofiţer instructor la bord nu pierdea nici un prilej de a eşi în mare cu barca sau vreun yacht pentru a-şi satisface o plăcere personală cât şi mai ales pentru a insufla şi celorlalţi participanţi mai tineri aceeaşi dragoste de mare.

Cea mai mare satisfacţie pe care a avut-o ca marinar, a fost ziua lansării yachtului „DRIS", propietatea şi munca de luni de zile a sa şi a camaradului său Căpitanul Drimba Gheorghe.

**„Cum am construit pe DRIS? Greu de tot!"** spune Cpt. Isbăşescu în articolul său O CORABIE ROMANEASCA IN MEDITERANA, scris după întoarcerea din călătoria făcută cu DRIS la Malta. — A trebuit ca zi de zi să economisească ban cu ban ca să înceapă construcţia yachtului. Dar nici cu o sumă de bani iniţial strânsă nu era rezolvată problema construirii yachtului. Materialul era greu de găsit.

**„Numai cine a încercat asemenea lucruri ar putea să ştie ce**

**înseamnă a construi o barcă la noi în ţară unde şi cuiele de aramă a trebuit să ni le facem singuri".**

Hotărât, cu un ideal dela care nu înţelegea să se abată sau să renunţe, cu încredere în puterile lui, a găsit şi banii şi materialul necesar construirii yachtului.

In vara anului 1938 în tovărăşia camarazilor Cpt. Drimba şi Locot. Ţurcan întreprinde cu DRIS mult aşteptata călătorie dela Constanţa la Malta şi înapoi, fapt găsit de el în modestia ce-l caracteriza fără nici un fel de importanţă căci spune el în articolul mai sus amintit:

**„Important este un singur lucru: o barcă de construcţie românească, cu un echipaj român, a părăsit Marea Neagră pentru a purta pavilionul nostru spre alte orizonturi, navigând numai cu** pânze".

Acesta era gândul Căpitanului Isbăşescu în greaua călătorie plină de peripeţii, de zile grele cu vânturi potrivnice, cu valuri furtunoase care-i ţineau adeseori zile întregi pe loc dar şi cu clipe de mari satisfacţii ca români şi ca marinari.

Dar **„...ziua de 10 Noembrie 1942 a fost o zi grea pentru „noi, grea prin luptele pe care le-am dus în acea zi, dar mai „grea prin pierderea a multora care ne erau dragi.**

**„Cel mai iubit dintre toţi, Cpt. Gh. Isbăşescu a căzut în „această zi, pela orele 10, lovit de rafala unei arme automate „inamice, când pornise cu o parte din unitatea sa, într'un avânt „şi curaj neasemuit să cucerească poziţii luate de Ruşi în ziua „precedentă..."**

**Pentru Domnia Voastră este un frate, pentru mine este un ideal în viaţă, un drum pe care mi l-a trasat din prima zi a venirii lui: DRUMUL CINSTEI ŞI AL ONOAREI.**

**Caut în mine forţe pentru a privi lucrurile real şi făţiş, dar nu le găsesc.**

**Il simt mereu alături de mine cu sfatul şi dragostea şi nu mi-l poate smulge nimeni din sufletul meu..."**

Acestea sunt rândurile unui ofiţer subaltern care era alături de el în ziua când a căzut pe câmpul de onoare ca un erou.

Ne dăm seama ce personalitate era Căpitanul Isbăşescu şi suntem convinşi că Marina a pierdut un element de mare valoare.

Nu ştiu unde-i este mormântul sau dacă a avut parte de un mormânt unde trupul lui să se odihnească pe veci, dar ştim că spiritul lui se găseşte printre noi.

Sufletul lui bun pluteşte printre soldaţii, elevii, camarazii şi prietenii săi mai strălucitor ca oricând.

Dumnezeu să-l odihnească în pace!

Cpt. Z. NEGULESCU şi Cpt. I. STOIAN

# CRONICA SPORTIVA

## Dela F. R. S. A.

**Activitatea pe anul expirat şi programul pe 1943.**

**La 11 Decembrie 1942, în sala de consiliu a O. S. R., a avut loc o importantă şedinţă a F. R. S. A. sub preşedenţia d-lui vice-amiral** Nicolae Păiş, **Ministru Marinei şi preşedinte de onoare al federaţiei.**

**Cu această ocazie, d. lt. comandor** Eugen Săvulescu, **preşedintele F. R. S. A., a făcut o dare de seamă asupra activităţii din anul 1942 şi raportul asupra programului de activitate pe anul 1942—1943.**

**Au mai asistat: d. Prof. Ion Gheorghiu, Şeful Sportului Românesc, prof. Iliescu Brânceni, membru în consiliul de îndrumare O. S. A., preşe. Bogdan ,conducătorul înnotului, Robert Furnaraki, conducătorul velelor, ing. I. Berindei, conducătorul canotajului, d-na Felix Belizarie, secretara generală a F. R. S. A., av. Al. Fătulescu preşedintele regiunii Bucureşti, Alimănişteanu, slt. asp. Cosma.**

După ce d. lt. comandor E. Săvulescu a mulţumit călduros celor prezenţi, pentru interesul şi concursul ce-l dau sporturilor pe apă, propune să fie aleşi membri de onoare ai F. R. S. A., d-nii Alex. Neagu, ministrul finanţelor, prof. Iliescu Brânceni, Procopie Dumitrescu şi maior Mircea Bârzănescu.

Activitatea Federaţiei Române a Sporturilor pe Apă a început în Maiu prin şcolile de ajutori instructori de înnot şi şcoala de iniţiere pentru canotaj, ambele ţinute la cabana F. R. S. A. pe lacul Floreasca, înnotul complect la strandul Bragadiru.

Instructorii cari au lucrat la aceste cursuri au fost recrutaţi, pentru înnot, dintre brevetaţii şcoalei „Sommer", iar la canotaj a fost folosit instructorul federal Ţerhati.

Instructorii au fost plătiţi de F. R. S. A.

La terminarea acestor cursuri, instructorii au fost repartizaţi în ţară la centrele de popularizare, ajutaţi fiind de ajutori instructori, absolvenţi ai cursului din Mai.

Centre de popularizare pentru înnot am avut cinci şi anume: la Arad, Timişoara, Iaşi, Craiova şi Suceava, iar pentru canotaj Arad şi Timişoara.

In Bucureşti, intructorii şi ajutorii de instructori au lucrat în cadrul Consiliului de Patronaj la taberile de vară pentru copii, învăţându-i înnotul la strandurile Obor, Ghencea, Str. Arad, Tei şi Cerhati.

F. R. S. A. a mai ţinut reuniuni de antrenament Duminicale pentru tineretul din Capitală, la strandul Obor.

Concursurile organizate de F. R. S. A. atât pentru înnot, canotaj şi caiac, s'au ţinut în Bucureşti şi provincie punându-se în competiţiune numeróase cupe.

Campionatele s'au ţinut numai regionale, atât la înnot cât şi la canotaj.

Comisia de Verde a ţinut concursuri şi campionate regionale de Yole, Campionate Naţionale de Yole Olimpice şi campionate inter-armate germană şi română, soldat cu victoria românească.

Pentru propagandă F. R. S. A., a aprobat clubului C. D. R. un turneu cu o echipă demonstrativă de înnot, echipa ce s'a deplasat la Sibiu, Râmnicul Vâlcea, Craiova şi T.-Severin.

Aceasta a fost, — foarte scurt, — activitatea Federaţiei de Sporturi pe Apă în anul 1942.

Din cele arătate asupra activităţii F. R. S. A. în anul 1941/42, s'a putut constata că s'au făcut mari eforturi pentru a se menţine sporturile pe apă la un nivel cât mai ridicat, atât în ce priveşte performanţele, cât şi sportul de propagandă.

Condiţiunile în care se va desfăşura anul sportiv 1942—43 se anunţă şi mai grele decât anul trecut. Nu ne facem nici o iluzie şi să nu-şi închipue nimeni că actualii conducători ai Sporturilor pe Apă nu-şi dau seama de marea sarcină ce le incumbă şi de puţinele mijloace ce le stau la dispoziţie.

Problema care se pune este următoarea:

1) Conducerea ţării şi a sporturilor, dându-şi seama de enorma importanţă a sporturilor pe apă, ne cere să formăm generaţii de înotători.

2) Sportivii cari au activat până acum în această ramură, ca şi tineretul care vrea să activeze, ne cer să le dăm posibilitatea să-şi practice sportul.

3) Prestigiul ţării cere să îmbunătăţim performanţele obţinute şi să pregătim elemente capabile să se măsoare cu străinătatea, atât în natatie cât şi în canotaj şi vele.

Pentru realizarea acestor trei mari imperative, de ce mijloace dispunem?

**1). — Pentru natatie:**

**Material:** La data actuală dispunem de 16 stranduri de înnot **din cari opt în Bucureşti şi opt în provincie.**

**Personal:** 2530 instructori formaţi, din cari nu putem conta pe mai mult de o treime, pentru a fi utilizaţi în cursul acestui an.

**2). — Pentru canotaj:**

**Material:** Există 11 cluburi în Bucureşti care au dotaţiune complectă şi 10 în provincie. In plus Federaţia posedă dotaţiunea fostelor cluburi evreieşti din Arad şi Timişoara, precum şi materialul cumpărat dela Salvamar.

**Personal:** In asociaţiile de canotaj există personalul necesar pentru formarea de instructori.

**3). — Pentru vele:**

**Material:** Există şase cluburi în Bucureşti care practică vele.
**Personal:** Suficient.

In concluziune, situaţia se prezintă astfel:
— precară în ce priveşte înotul;
— satisfăcătoare în ce priveşte canotajul;
— bună la vele.

Faţă de mijloacele băneşti pe care le-a avut Federaţia în anul trecut, credem că nu vom putea conta pe venituri care să justifice un program de construcţii în anul acesta. — In orice caz ne bizuim pe sprijinul pe care Ministerul Educaţiei Naţionale şi Subsecretariatul de Stat al Marinei vor binevoi să ni-l dea.

Astfel încât vom prezenta un program minimal necesar ca o bază de plecare pentru realizările în viitor.

### Programul activităţii Federaţiei la înot.

Pentru cele 8 stranduri existente în Bucureşti sunt necesari 40 instructori.

Pentru cele 6 ştranduri din provincie sunt necesari 30 instructori.

In afară de aceasta, Federaţia contează că, prin sprijinul Subsecretariatului de Stat al Educaţiei Extraşcolare şi al autorităţilor administrative să poată obţine organizarea unor ştranduri de înot cel puţin câte unul în fiecare capitală de judeţ.

Aceasta înseamnă — socotind câte 2 instructori pentru fiecare localitate — încă circa 120 de instructori.

Socotind şi o rezervă de 10 la sută înseamnă că Federaţia trebue să poată conta, la începutul lunii Iunie 1943, pe circa 200 de instructori.

Recrutarea, adunarea, cazarea şi hrănirea acestor instructori pe timpul şcolii revine Federaţiei. — Fără a intra aici în amănunte de calcul, înseamnă ca bugetul Federaţiei să prevadă la acest capitol suma de lei 11.000.000.

Apreciind că fiecare instructor va putea forma la rândul său o medie de 120 elevi, urmează că cu această sumă, s'ar putea promova, până în Octombrie 1943, 24.000 înotători.

### Activitatea asociaţiilor.

In afară de aceasta Federaţia contează pe sprijinul asociaţiilor sportive de canotaj şi vele afiliate. — Inţelegând spiritul vremurilor şi nevoile pe care le are ţara, suntem convinşi că aceste asociaţii vor accepta de a deschide uşile unui număr de tineri proporţional cu mijloacele fiecăreia, oferind gratuit şi instructorii de înot.

Contăm pe 20 asociaţii care vor accepta această binevoitoare contribuţie şi la 60 numărul tinerilor cari vor putea fi formaţi — în 3 luni — de fiecare asociaţie, — înseamnă încă 1.200 tineri, care ridică totalul previzibil de înotători pentru această sesiune la 25.200.

### Activitatea organelor de Stat

Faţă de nevoile tineretului din România, aceste rezultate sunt un minimum. — Numai în Bucureşti se apreciază la 150.000 numărul tinerilor între 17—20 ani.

Astfel încât pentru rezolvarea radicală a problemei înnotului trebuesc luate soluţiuni eroice.

Deşi termenul pare pretenţios, totuşi nu cerem imposibilul. — Propunerile noastre vor ţine continuu seama de realităţi.

1) Credem posibil, realizabil şi necesar ca în fiecare capitală de judeţ, să se construiască câte un bazin de înnot, cu mijloacele autorităţilor administrative locale (Prefecturi, primării). — Dacă s'ar face un apel către aceste autorităţi avem convingerea că toate ar răspunde şi circa 30 la sută ar reuşi să realizeze. Aceasta înseamnă că, într'un an de zile am putea conta pe 20 bazine de înot în capitalele de judeţe. — In parte cheltuelile de investiţie ar putea fi amortizate prin încasările ulterioare.

Costul aproximativ al unui bazin de tip popular este de circa 4 milioane lei, la preţul de azi.

Socotind însă diferitele facilităţi, în terenuri, material şi mâna de lucru pe care le pot avea aceste autorităţi, credem posibil să se obţină construcţii pe preţuri mai mici.

### 2. Inotul obligatoriu în şcolile normale.

S'ar putea crea astfel un corp de învăţători capabili să instruiască sute de mii de tineri în câţiva ani. — Federaţia şi-ar lua obligaţiunea de a trimite specialişti care să complecteze instrucţia nautică a promoţiei care urmează să absolve cursurile anul acesta (organizări de stranduri, regulamente, etc.).

Aceşti învăţători vor putea organiza ştranduri în toate localităţile rurale posedând cursuri de apă.

Prin ei se va putea introduce obligativitatea înotului în şcoli.

3) Strandurile din Bucureşti şi provincie să fie obligate a pune în mod gratuit dimineaţa instalaţiunile la dispoziţia Federaţiei pentru instrucţia de înot a copiilor săraci şcolari şi extra şcolari.

Membri Federaţiei de sporturi pe apă să aibă acces la stranduri cu un preţ de intrare maximal (20 lei).

4) Construcţia unui bazin de înot acoperit, de dimensiuni olimpice, care să nu fie rezervat exclusiv pentru o categorie minoră de participanţi, ci să fie pus la dispoziţia FRSA pentru formarea instructorilor şi a tineretului. Costul unei asemenea lucrări s'ar ridica la circa 200.000.000 lei, după evaluări făcute în 1940. — Totuşi s'ar putea obţine reduceri prin acordarea unor anumite avantaje de către autorităţile şi instituţiile interesate în sport. — In acest an s'ar putea obţine introducerea în bugetele respective a sumelor necesare pentru această realizare.

Acest program al înotului pentru anul 1942 — 1943, constitue un minim, sub nivelul căreia nu se poate considera un început de dezvoltare corespunzător nevoilor ţării.

## II. — Canotajul.

Chestiunea canotajului este ceva mai uşoară pentru acest an, întrucât, în această ramură, atât Federaţia cât şi asociaţiile posedă o oarecare zestre materială.

Va fi necesar să ia fiinţă şi aici o şcoală de instructori în lunile Mai—Iunie, pe lacul Floreasca, condusă de un antrenor din ţară sau străinătate.

Pentru acest capitol Federaţia trebue să prevadă un fond de 500.000 lei.

O ramură foarte activă a canotajului şi care merită toată atenţiunea forurilor superioare, pentru că pare menită a se desvolta uşor în marele public, este caiacul. In acelaş timp această ambarcaţiune se pretează în mod deosebit pentru turism. — Se vor organiza deci câteva scoborâri de râuri şi deplasări de propagandă prin oraşele cu acces la cursuri de apă.

Pentru a se putea păstra materialul, a se putea organiza campionatele naţionale şi şcolile de instructori, este necesar să se construiască un garaj de bărci pe lângă pavilionul Federaţiei de pe malul lacului Floreasca. — Planurile acestui garaj sunt deja făcute, realizarea lor este o chestiune de fonduri.

## III. — Vele.

In sfârşit, din punct de vedere al velelor, programul F. R. S. A. va urmări o desvoltare propagandistică mult mai mare. — Până acum s'au făcut competiţiuni frumoase la vele, dar nu au fost

îndeajuns cunoscute de public.

Nădăjduim să obţinem şi să uşurăm asociaţiilor concursuri şi deplasări mai uşoare şi care se vor bucura de o presă mai bogată.

### IV. — Propaganda.

Un capitol fundamental al desvoltării sporturilor pe apă este propaganda, pe care Federaţia o preconizează pe mai multe căi:

1) Presă.
2) Conferinţă şi radio.
3) Demonstraţii nautice.
4) Cinematograf.
5) Broşuri.
6) Nave—modelism.

Sporturile pe apă sunt prea puţin cunoscute de public şi nu se poate stimula zelul decât amintindu-i-se existenţa lor şi punându-le la fiecare pas exemple la îndemână.

Federaţia îşi propune să studieze şi să desvolte fiecare din mijloacele de propagandă arătate mai sus. — Se va da o atenţiune specială nave — modelismului pentru a cărui desvoltare se vor forma ateliere în şcoli, după modelul celui existent la Federaţie şi care va fi pus în curând în funcţiune.

### V. — Organizarea.

Pentru realizarea unor sarcini atât de importante Federaţia de Sporturi pe Apă a făcut apel la persoanele cele mai calificate.

S'a împărţit Federaţia în 3 secţiuni, fiecare secţiune corespunzând unei ramuri din sport, cuprinzând câte un vice-preşedinte şi o comisiune specială (înot, canotaj şi vele).

Federaţia are astăzi în cuprinsul ţării, ca organe de execuţiune, 3 regiuni (Bucureşti, Arad şi Timişoara) şi îşi propune să completeze organizarea în toate celelalte regiuni ale ţării.

După ce, cei de faţă au aprobat în unanimitate cele expuse de d. Lt. C-dor Eugen Săvulescu, aducând elogii asupra felului cum a întocmit proectul de buget, d. vice amiral adj. **Nicolae Păiş** a luat cuvântul spunând printre altele:

**„Domnilor, programele şi proectele expuse pe hârtie or fi ele bune, însă fără bani şi activitate intensă nu putem trece la fapte.**

**In primul rând, după cum am mai spus, ne trebuiesc bani şi iar bani, a căror strângere e foarte grea în timpurile de azi. (Asta însă nu trebue să ne descurajeze ci să ne înverşuneze, pentruca umăr în umăr, în efort comun, să facem ca sporturile de apă să fie cât mai bine difuzate în rândul poporului.**

**Eu sunt primul care mă înrolez în această muncă de mare interes naţional, — cred însă că şi cei de faţă mă vor urma — şi nu mă voi da înapoi nici chiar atunci când ţelul va fi atins.**

**E destul de înrădăcinată credinţa la noi ca acei care fac sport să aibă totul la dispoziţie şi gratuit.**

**Nu numai cu bani ci şi cu sufletul trebue să facem şi să ajutăm sportul".**

Ca încheiere, d. ing. **I. Berindei,** conducătorul canotajului, a prezentat câteva filme în culori, foarte reuşite, având ca subiect sporturile pe apă, pentru care a fost viu felicitat.

FLORIN BRATAN
*(Gazeta Sporturilor)*

## O răsplată şi o încununare a luptei pentru propăşirea sportului nautic

Spiritul marinăresc, uitat aproape în hrisovele marinărilor, a luat în timpul celor doi ani de războiu, datorită vitejiei fără pereche a Marinei Regale Române, un avânt din ce în ce mai însufleţit, creind peste valurile mării şi undele Dunării, un cântec de marinar, ce străbate până în oraşele capitale ale ţării, tulburând lacurile şi heleşteele.

Dintre cluburile care au dus flamura perseverenţei pe catargele yolelor şi pe ramele caiacelor şi gigurilor a fost totdeauna la postul de luptă şi onoare, Clubul Nautic **„Dor de Ducă".** Pus sub auspicele d-lui Vice-Amiral Nicolae Păiş, Ministrul Marinei în calitate de Preşedinte de onoare şi condus de d-l **Henry August,** preşedinte activ, clubul nautic „Dor de Ducă" şi-a serbat într'un cadru festiv, cele două deceni de existenţă, în prezenţa d-lui Vice-Amiral Nicolae Păiş, Ministrul Marinei şi a d-lui Prof. Ion Gheorghiu, Şeful Sportului Român.

La această frumoasă „vârstă" de activitate sportivă şi de propagandă naţională pe tărâmul sportului nautic, Ministrul Propagandei, prin consilierul sportiv al acestui departament, a înmânat d-lui Henry August, Preşedintele activ al clubului nautic „Dor de Ducă", în sensul simbolic al luptei sbuciumului şi a muncei nepre-

D. Henri August, preşedintele asoc. „Dor de Ducă"

cupeţite dusă de asociaţia „Dor de Ducă", o frumoasă plachetă, ca un semn al omagiului adus celor ce poartă flamura spiritului marinăresc peste undele apelor româneşti şi peste sufletul poporului român.

Liga Navală Română, care duce stindardul gloriei maritime prin toate vitregiile vremurilor grele ale istoriei naţiunei române, priveşte această omagiere, ca un semn al viitorului marinăresc al poporului român, pentru care Liga Navală Română, luptă fără preget pentru a desăvârşii, ceiace cluburile nautice creiază, educaţia marinărească a poporului român, creiarea spiritului măreţ şi poetic al marinarului şi creiarea unui numeros parc de ambarcaţiuni, care să fie într'adevăr a „treia marină a ţării" aşa cum o denumeşte d-l Vice-Amiral Niculae Păiş, Ministrul Marinei.

Lt. PAUL EPUREANU

## Deschiderea cursurilor de instructori pentru sporturile nautice la A.N.E.F.

Ministerul Culturii Naţionale şi al Cultelor apreciind importanţa ce o au sporturile nautice pentru ţară a dispus înfiinţarea pe lângă A. N. E. F. a unei secţii de instructori pentru Sporturi nautice.

Subsecretariatul de Stat al Marinei, prin d. vice amiral adj. N. Păiş a acordat un larg sprijin bunei funcţionări a acestei secţii punând la dispoziţia A. N. E. F. profesorii şi materialul necesar.

Deschiderea cursurilor a avut loc în ziua de 9 Decembrie, ora 17 în prezenţa d-lui director al A. N. E. F.

Dăm mai jos cuvântul de deschidere rostit de d. căpitan **Ioan Stoian** din marină, cu această ocazie:

Propunerea Academiei Naţionale de Educaţie Fizică făcută Subsecretariatului de Stat al Marinei de a introduce în programul ei cursuri speciale pentru formarea de „instructori pentru sporturile nautice", a găsit în domnul vice amiral adj. N. Păiş, ministru subsecretar de Stat al Marinei, o largă înţelegere.

Subsecretariatul de Stat al Marinei încurajează şi subvenţio-

nează toate sporturile nautice şi nu pierde niciodată ocazia de a face apeluri călduroase tineretului ţării să-şi îndrepte privirile către apele ei frumoase şi să îmbrăţişeze sporturile nautice cu toată căldura.

Pentru marină creiarea acestei secţii — pornită din iniţiativa Academiei Naţionale de Educaţie Fizică — este foarte promiţătoare, dovedindu-i tot interesul pentru ape care începe să prindă rădăcini bune în ţara noastră.

In această secţie avem o deosebită speranţă şi încredere că va forma în primul rând buni instructori pentru sporturile nautice, şi în al doilea rând aceşti instructori apreciind importanţa sporturilor nautice, prin activitatea ce o va desvolta în viitor, va şti să apropie tineretul către ape.

Acest tineret va fi învăţat să iubească apa, să-i cunoască frumuseţile şi plăcerile ce i le poate procura, iar cei care vor activa pe ea, vor forma a treia flotă a ţării, din care marina îşi va recruta personalul necesar, obişnuit astfel cu apa.

Voi expune în câteva cuvinte punctul din care am plecat şi care ne-a călăuzit în stabilirea programului ce-l vom face:

1. A vă da cunoştinţe teoretice elementare de specialitate marinărească necesare cunoaşterii, întrebuinţării şi întreţinerii materialului marinăresc folosit în sporturile nautice, adică:

— Cunoştinţe de manevre.
— Cunoştinţe de navigaţie.
— Regulamente pentru înlăturarea abordajelor.
— Regulamentul regatelor cu vele
— Motoare întrebuinţate la ambarcaţiuni
— Elemente de arhitectură navală.

2. A vă da cunoştinţe generale de geografie maritimă şi fluvială (ale apelor noastre şi a celor învecinate), istorie maritimă, drept internaţional şi meteorologie.

3. In perioada de vară am înscris în program o instrucţie practică, care va fi cea mai fructuoasă, pentru că aici veţi lua contactul strâns cu materialul şi apa.

4. In sfârşit pentru desăvârşirea cunoştinţelor am prevăzut în primii trei ani câte o călătorie de instrucţie cu vasele marinei.

In anul I şi II pe Dunăre de 7 zile.

In anul III pe Marea Neagră şi Marea Egee de 15 zile.

Subsecretariatul de Stat al Marinei va căuta să înscrie în bugetul lui începând din anul 1943—44 o subvenţie din care să suporte costul acestor călătorii.

Aceasta ar fi în linii generale programul ce ne-am propus a vi-l desvolta.

## 8000 de copii înnotători datorită sprijinului Consiliului de Patronaj

Problemele de educaţie fizică prin sport şi jocuri au ocupat în anii din urmă un loc de primul ordin în conducerea şi educaţia tineretului nostru, viitorii oameni ai frânelor de directive, pentru ridicarea poporului român, şi viitorii Dorobanţi şi Grăniceri ai hotarelor noastre. Strădania celor ce nu şi-au precupeţit nici timpul, nici munca, nici odihna, s'a dovedit însă de minimă eficacitate datorită faptului că sprijinul material era aproape inexistent pentru sportul natatiei, umplând golurile altor sporturi mai comerciale şi mai spectaculoase. In anul 1942, însă Preşedintele Federaţiei sporturilor pe apă, d. maior Mircea Bârzănescu, sprijinit de d-nii Catina, Teo Krantz, Paul Stroescu şi de concursul neprecupeţit al Ligei Navale Române, face Consiliului de Patronaj de sabt preşedinţia doamnei Mareşal Maria I. Antonescu, un raport arătând ajutorul nepreţuit al Consiliului pentru educaţia nautică a copiilor dacă pe lângă taberile de vară, de la Obor, Tei, Ghencea etc., etc., vor lucra şi instructorii de înnot desemnaţi de Federaţia sporturilor de apă. Ideia d-lui Maior Mircea Bârzănescu, prinde temei şi Consiliul de Patronaj acceptă propunerea instructorilor de înot.

Tineri şi entuziaşti instructorii pornesc la luptă atât cei din Bucureşti cât şi cei trimeşi din provincie, şi rezultatele sunt dintre cele mai fericite, aşa că la finele lunei August 1942 circa 8000 de copiii au deprins înnotul, dintre cari unii au luat chiar parte la concursurile de natatie, reuşind timpuri extraordinare, cum a fost cazul înnotătorului copil — Marinel Gh. — dela Liga Navală Română — care a reuşit frumoasa performanţă de — 38 secunde pe distanţa de 50 m. înnot liber. Este munca şi perseverenţa instructorilor, dar şi meritul sprijinului dat de către Consiliul de Patronaj. Subt razele purificate ale soarelui în zbenguiala copilăriei pe nisipul solarelor din taberile de vară şi în bălăceala nevinovată din undele apei, cei 8.000 de copii, s'au desvoltat trupeşte şi şi-au educat sufletul în disciplină şi jocuri înnot şi concursuri literare şi desen marin. Căci Liga Navală Română, din locul ei retras, a fost totdeauna lângă Consiliul de Patronaj, complectând prin concursuri marinăreşti, educaţia nautică a copiilor, începută atât de fericit sub Preşedinţia d-nei Maria Mareşal I. Antonescu.

Pentru viitorul ţărei Româneşti, care va fi prin „Victorie", o ţară a Mării Negre, educaţia marinărească este un ce de prim ordin pentru tineretul şi copiii de azi. Anul 1942 a fost începutul unei epoci, în care Consiliul de Patronaj, Liga Navală Română şi Federaţia sporturilor de apă, au pus bazele cu „mână bună" educaţiei marinăreşti a Neamului Românesc. Cu pasul drept al începutului, şi cu toată încrederea celor trei componenţi ai educaţiei tineretului şi copiilor în spiritul marinăresc, prevedem pentru anul 1943, o epocă de desăvârşită încununare a luptei pentru cauza tineretului şi a copiilor, pe ogorul sportului nautic.

Locot. P. E.

## Sportul pe apă şi tineretul

Dl. Lt. Comandor Eugen Săvulescu, Preşedintele Federaţiei Sporturilor de apă, într'un articol publicat în Gazeta Sporturilor, precizează că, înnotul şi canotajul, sunt cele mai vechi sporturi, aducând argumentaţia că omul a „mers în apă şi pe apă" înainte de a cunoaşte balonul rotund sau oval. In acelaş timp sporturile pe apă sunt universale, căci nu există naţiune, care să nu le practice, chiar fără a cunoaşte, ruigbby-ul sau fot-bal-ul.

Lipsa de desvoltare a sporturilor de apă la români ar fi lipsa de perseverenţă şi libertatea prea desconcentrată a canalizărei efortului, pe care sporturile nautice o cer disciplinată.

Rolul F. R. S. A. este de a face pe tineri să cunoască avantajele practicărei sporturilor de apă şi că nu se poate considera complect educat fiziceşte, dacă nu ştie să înnoate.

Innotul, continuă d-l Lt. Comandor Eugen Săvulescu, este cel mai complect dintre toate sporturile, In el lucrează toţi muşchii şi întreg organismul se desvoltă armonios. E o datorie faţă de noi înşine de a căuta să fim desăvârşiţi ca structură fizică externă, dat fiind că echilibrul fizic extern este egal cu echilibrul fizic intern.

Problema înnotului, spune mai departe d-l Lt. Comandor Eugen Săvulescu, nu se va rezolva decât atunci când educaţia tineretului va îmbrăţişa în ansamblul ei: şcoala şi sportul să meargă mână în mână, pentru a desăvârşi educaţia tineretului. Mintea şi trupul să fie conduse împreună cu aceiaşi grije, cu acelaş program, şi cu un personal selecţionat. Tineretul nu trebueşte lăsat la voia întâmplărei. Căci tineretul în neştiinţa lui practică orice sport care nu se potriveşte aptitudinelor lui. Dacă Naţiunea are întradevăr grije de fiii ei pentru educaţia lui fizică şi intelectuală trebueşte să se ocupe în egală măsură de minte ca şi de fizic. Şcoala să aibă nu numai săli de clasă, dar şi terenuri de sport.

Liga Navală Română va fi ca întotdeauna alături de d-l Lt. Comandor Eugen Săvulescu, ajutându-l să ducă la bun sfârşit, începutul nouei epoce pentru răspândirea înnotului şi a canotajului în marea masă a tineretului român.

Locot. P. E.

## Un concurs de înnot... iarna

3

Continuitatea în antrenament şi difuzarea natatiei în sportul românesc, a suferit ani îndelungaţi prin ruperea definitivă a legăturilor dintre înnotători şi apă, între lunile Octombrie—Iunie.

**— Aci căpitanul Jonson, al cărui vas a fost scufundat de un submarin german.**
**— Aci comandor Lory, al cărui distrugător trebuia să te apere!**

Era deci mai mult ca 2/3 dintr'un an o inactivitate pentru sportul natației, ceiace se putea spune că aproape se şi uitau cele câteva zile de înnot care mai deştepta oarecum „marele public" din nepăsarea lui aquatică. Iată că în această iarnă d-l Comandor Eugen Săvulescu, Preşedintele Sporturilor de Apă, luând legătură cu „Universitatea Sibiu", a dat suma de lei 25.000, pentru amenajarea bazinului acoperit din localitate, cu obligaţiunea ca în termen de 40 de zile, ceiace ar veni cam pe la jumătatea lunei Februarie a. c. să organizeze un concurs de înnot cu elementele necesare, la cari vor fi prezenţi şi delegaţii F.R.S.A. Ani dearândul, s'a luptat pentru a se creia în centrele mari sportive, bazinuri închise cu apă temperată, pentru a se putea face o continuitate în mişcarea natației, a propagandei şi a ţine trează opinia publică, aducându-i-se aminte că viaţa omului este nu numai terestră ci şi... aquatică, şi că mersul are două sensuri: vertical pe pământ şi orizontal în apă. Căci înnotul nu este altceva decât „un mers prin apă". Liga Navală Română, felicită pe d-l Comandor Eugen Săvulescu, Preşedintele F. R. S. A., pentru iniţiativa d-sale, în a ţine nesfârşită candela umilă a natației, unica undiţă din care copiii şi teneretul se confundă cu apa şi implicit cu marina. Micii „broscoi", de apă dulce, vor deveni marinarii de pe valurile sărate ale Mării Negre, sau în cel mai mic grad, „prietenii Mării şi ai Marinei Române". Gestul d-lui Comandor Eugen Săvulescu, Preşedintele F. R. S. A. se ridică până la omagiu Eroilor Marinei Militare din războiul Sfânt al Neamului Românesc, care merită un suprem efort din partea tuturor, pentru a nu le micşora gloria lor.

Locot. P. E.

## Tabere de vară pentru juniori.

Oficiul sportului românesc a luat iniţiativa de a organiza în cursul vacanţei de vară o serie de tabere pentru juniori după specialităţi şi anume: de footbal, natație, scrimă, canotaj, basketball, atletism, etc. care va cuprinde un număr de aproximativ 3000 de juniori. Cum înnotul este prea puţin introdus în masa tineretului suntem de părere, ca taberile să se facă pe cursuri de ape sau în apropierea lor, astfel ca, după şedinţele cursurilor de specialitate, atleţii să facă o oră de înnot, şi dacă se poate şi canotaj. Liga Navală Română, va da concursul ei acestor tabere, căutând să desăvârşească educaţia marinărească a tineretului strâns în tabere, prin concursuri literare şi de desen şi prin distribuirea gratuită a publicaţiilor ei. Marina României de mâine, va trebui să găsească un tineret bine pregătit pentru a duce mai departe flamura eroismului marinarilor de azi.

Locot. P. E.

## Comisiile F. R. S. A.

In cursul unei şedinţe a Federaţiei Române a Sporturilor pe Apă s'au complectat comisiile ce depind de F. R. S. A., cu următorii membrii:

**La vele:** d-l Lt.-Comandor Alex. Bercea.
**La canotaj:** d-nii: Inginer Oroveanu şi Tiberiu Arsenovici.
**La înnot:** d-nii: dr. Aurel Siligeanu şi Robert Heitasch.

## Instructori germani pentru cursurile de înnot

La şedinţele Federaţiei Române a Sporturilor pe Apă, s'a decis angajarea a doi instructori germani pentru cursurile de înnot şi canotaj. Această hotărîre s'a luat de către d-l Comandor Eugen Săvulescu, Preşedintele F. R. S. A., în urma consfătuirilor avute cu d-l Horia Bogdan, Preşedintele Comisiei de înnot, d-l Inginer Robert Fournaraki, Preşedintele Comisiei de Vele, d-l Inginer Ion Berindei, Preşedintele Comisiei de Canotaj şi d-l Avocat Alex. Fătulescu, Preşedintele regiunei Bucureşti. La consfătuire au mai luat parte şi d-nele F. Belizarie, Secretara Federaţiei şi d-l C. Alimănişteanu.

S'a desbătut chestiunea întrebuinţărei a 50 de maeştrii de marină pentru a complecta cadrele de instructori ai F. R. S. A. Se va continua cu şcoalele de înnot pentru copiii din capitală şi provincie cu binevoitorul concurs al Consiliului de Patronaj, de sub Preşedinţia d-nei Maria Mareşal Antonescu.

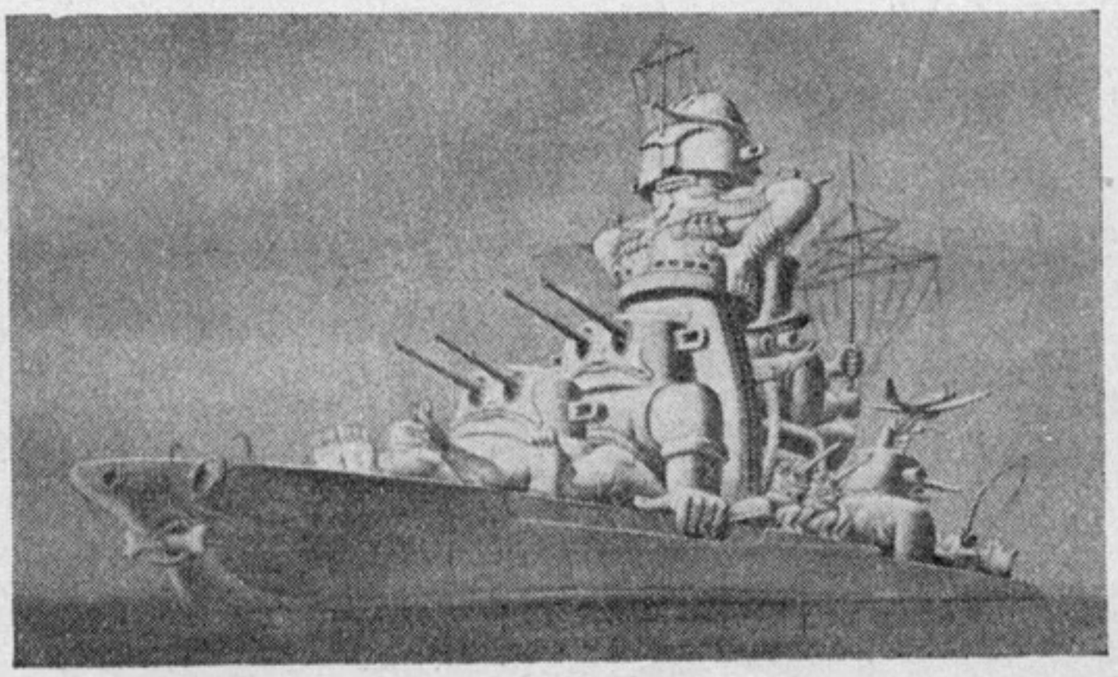
## ŞTIRI DIN STRAINATATE

In decursul anului 1942, s'au stabilit 4 noi recorduri japoneze de înnot în cadrul reuniunilor de campionate naţionale.

**200 m. liber doamne:** Fumino Hatanv — 2 m. 40 s. 2/10; **300 m. liber doamne:** Fumino Hatanv — 4 m. 11 s. 6/10; **400 m. liber doamne:** Fumino Hatanv — 5 m. 40 s.; **200 m. spate doamne:** Myeiko Anni — 2 m. 58 s. 2/10; **400 m. liber domni:** Mura myavra — 4 m. 52 s.; **200 m. liber domni:** Mura myavra — 10 m. 10 s. 8/10.

In piscina acoperită din Amsterdam de la Sportfosenbad, au avut loc de curând câteva probe de înnot între oraşele: Amsterdam, Roterdam, Haarlem şi Utrecht, care s'au soldat cu următoarele rezultate:

**100 m. spate doamne:** — Yet Teggelen (Am.) — 1 m. 16 s. 8/10; **200 m. liber domni:** — Ramach (Roter.) — 2 m. 23 s.; **200 m. piept domni:** — Smitsbungzen (Am.) — 2 m. 48 s. 4/10; **Ştafeta 3×100 liber doamne:** — 1) Amsterdam, 2) Utrecht, 3) Roterdam, 4) Harlem; **clasament general:** 1) Amsterdam 2) Roterdam 3) Harlem 4) Utrecht.



**Cum văd unii vasul de linie.**

# Ştiri din străinătate

## CANADA

După relaţiunile ce se pot avea, industria navală a Canadei a intrat în plină activitate. Programul cuprinde 10,5 milioane tone de nave militare sau de comerţ pentru forţele armate anglo-canadiene, şi 1.580.000, pentru marina comercială. Comenzile date până acuma cuprind 150 nave cargoboate, şi un mare număr de unităţi militare de mic tonaj ca puitoare de mine, corvete, vedete. dragoare, etc.

Numărul şantierelor în funcţiune este de 22, cu 100 de cale disponibile, întrebuinţând 21.000 lucrători şi alţi 20.000 lucrători întrebuinţaţi în stabilimente mecanice cari lucrează pentru marină. Se prevede mărirea numărului până la 39.000 pentru şantiere şi 25.000 cei din stabilimentele mecanice.

Asupra termenului acestui program nu se spune nimic, dar se presupune că este destul de lung.

Rezultă deasemenea că, calele pentru navele militare sunt destul de mici, având în vedere că nu s'au comandat nave militare de mai mare importanţă. De asemenea pentru navele comerciale de tonaj mare (9300 tone), numărul calelor este redus.

Distribuţia şantierelor este următoarea:

6 şantiere cu 37 cale pe fluviul St. Lorenzo, 3 şantiere cu un număr neprecizat de cale pe coasta Atlanticului, 8 şantiere cu 32 cale pe coasta Pacificului, şi 5 cu 14 cale pe coasta marilor lacuri.

In ceeace priveşte comenzile deja date, în afară de navele militare sunt 150 nave comerciale. Programul cuprinde numai două tipuri de nave comerciale unul de 9300 tone d. w. din care s'ar construi 161 unităţi şi unul de 4700 tone din care s'ar construi 18 unităţi.

## ELVEŢIA

*Sporirea flotei comerciale.* Directorul Societăţii de armare elveţiană din Basel, a declarat că o mare parte din echipagiile Marinei de Comerţ, elveţiene, sunt naţionale. Deasemeni a mai declarat că Elveţia întâmpină mari greutăţi la achiziţionarea de vase, pentru că principial nu poate cumpăra vase „inamice", iar vasele neutre ce se găsesc pe piaţă ating de zeci de ori valoarea dinaintea războiului. Astfel, un vechi cargo de 8000 tone, care înainte de război nu ar fi costat decât 5—800.000 franci elveţieni, azi are o valoare de 7—8 milioane franci elveţieni.

Elveţia posedă actualmente o flotă de 40.000 tone brutto. Totuşi chiar în timp de pace şi fără de a avea pretenţia de a exercita un monopol al importurilor, o flotă de 25 cargoboturi reprezentând 200.000 tone, ar fi necesară pentru a asigura un trafic indispensabil.

Două noui întreprinderi de armare s'au constituit recent:

Comitetul Internaţional al Crucii Roşii anunţă că, pentru a face faţă desvoltărei mijloacelor de transport pe care le necesită organizaţia ajutorului de urgenţă pentru prizonieri. Internaţii civili şi populaţiile sinistrate, a creiat o „Fundaţie pentru exploatarea transporturilor Crucii Roşii", cu sediul la Basel. Această fundaţie a cumpărat recent un cargo de naţionalitate belgiană, cu o deplasare de circa 4000 tone şi care a părăsit portul Casablanca sub noul nume de „Caritas".

A doua întreprindere este societatea „Nauticus A. B.", fondată la Gloris. Ea a şi achiziţionat vaporul „Lugano".

(*J. M. M.* Nr. 1184/942)

## FINLANDA

*Flota de comerţ.* La 1 Aprilie 1942, marina de comerţ, finlandeză număra 645 de vase reprezentând în total 459.600 tone. Cifrele corespunzătoare pentru anii precedenţi sunt următoarele: 1940 — 705 vase cu 551.600 tone; 1941 — 840 vase cu 632.000 tone.

(*J. M. M.* Nr. 1182/1942)

## GERMANIA

*O nouă metodă pentru construcţia vaselor de beton.* Din iniţiativa şi sub preşedinţia Dr. Lübbert, preşedintele consiliului de Administraţie dela „A. G. für Verkehrswesen" au fost constituite la Berlin două societăţi în comandită, şi anume: „Schalenschiffbau Dr. Erich Lübbert et Co." şi „Europa Verkehr Dr. Erich Lübbert". Prima societate are un capital de 6 milioane R. M., jumătate subscris de „A. G. für Verkehrswesen" şi jumătate de societatea „Dyckerhoff et Widmann" şi este o mare întreprindere pentru construcţiile din beton, având ca obiect construcţia şi exploatarea vaselor din beton. Noul procedeu de construcţie din beton nu va prezenta desavantagiile celui vechi, adică greutatea corpului şi reducerea corespunzătoare a capacităţii de transport.

Cât priveşte Soc. „Europa Verkehr", este vorba de prima etapă spre constituirea unei societăţi anonime, a cărei denumire va fi „Deutsche Seeverkehrs A. G.".

Este cazul să se sublinieze, faptul că au fost reunite sub presedenţia unei singure persoane, două societăţi având ambele ca scop construcţia şi exploatarea vaselor şi care se interesează deasemeni şi de construcţia vaselor pentru traficul fluvial.

(*J. M. M.* Nr. 1184/1942)

La Berlin s'a constituit societatea Betonschiffbau, cu un capital iniţial de 20.000 mărci având de scop desvoltarea construcţiilor navale în beton.

Infiinţarea acestei societăţi este în legătură cu o serie de experienţe urmate în Germania, pe o scară întinsă, pentru construirea navelor de ciment pentru navigaţia interioară.

Aceste experienţe, se afirmă că au dat rezultate foarte bune în special pentru navele de fluviu, care au rezistat perfect la toate eforturile normale, deşi bordajele sunt reduse la câţiva centimetri grosime şi deci greutatea corpului relativ mică.

Comandor Ing. ENESCU EMIL
Prim director S. N. G.

## ITALIA

*Desvoltarea şantierelor navale.* Şantierele navale italiene au sporit dela 10 şantiere cu 38 cale şi 10.000 lucrători, cât erau înaintea actualului război, la 27 cu 104 cale şi 30.00 lucrători, în prezent. In 1915 au fost construite numai 17.000 tone brutto, iar în 1926 au fost lansate 250.000 tone. In 1940, şantierele au terminat 90.000 tone şi au pus în construcţie 280.000 tone. Pentru a executa programul ce prevede o flotă de 9 milioane tone, şantierele vor trebui să atingă o producţie anuală de 600.000 tone.

(*J. M. M.* Nr. 1182/1942)

## JAPONIA

*Noui programe maritime şi portuare.* Autorităţile japoneze elaborează actualmente proectele necesare pentru a face din fiecare centru de mari linii maritime, ce pornesc spre Yokohama, Kobe. Hong Kong, Schonanto, Saigon, Rangoon, Bangkok, Manilla, Batavia,, etc., porturi importante. Aceste proecte vor fi complectate cu un vast program de construcţiuni navale.

(*Il Sole* No. 210/1942)

## STATELE - UNITE

*Construcţiile navale şi producţia aeronautică.* Amiralul Vickery, viceprezidentul Comisiei Maritime din Statele Unite, a anunţat că după cifrele din Iulie, construcţiile navale americane sunt cu 200.000 tone în avans asupra programului. Producţia de vase a depăşit pierderile americane de vapoare.

O întreprindere — aproape necunoscută — de construcţii maritime „California Shipbuilding Corporation" a bătut toate recordurile terminând un vas de 10.500 tone în 41 de zile, dela punerea în cală până la lansare. Aceasta întrece cu cinci zile recordul stabilit de „Kaiser Yard" din Oregon.

Camera de comerţ a aeronauticei, evaluează că industria aviatică şi-a sporit producţia cu 1500% în primele 33 de luni de război. In 1939 erau întrebuinţaţi în această industrie 30.000 de lucrători iar la sfârşitul lui 1941 erau 200.000.

(*J. M. M.* Nr. 1182/1942)

*O nouă elice fără zgomot.*

Se face cunoscut că într'un şantier Nordamerican se experimentează un nou tip de elice fără zgomot, studiată aşa fel ca să nu fie semnalată de aparatele de ascultare ale submarinelor.

*Construcţii de nave în lemn.*

Este proectat să se construiască un mare număr de nave de lemn de tonaj mic şi mijlociu, pentru traficul de cabotaj.

## SUEDIA

Şantierele suedeze au în construcţie circa 1.000.000 tone nave comerciale din cari la principalele şantiere sunt următoarele:

Göteverkn din Göteborg 37 nave cu 340.000 tone d. w.
Oresundsvavet din Landskrona 145.000 tone d. w.
Eriksberg din Göteborg 19 nave cu 126.000 tone d. w.
Lindholmen din Göteborg 8 nave cu 24.000 tone d. w.
Kockums din Malmö 15 nave cu 102.000 tone d. w.

## NAVIGAŢIA FLUVIALA

*Dunărea artera principală de comunicaţii cu Europa de Sud-Est.*

In spaţiul comunicaţiilor din Europa reorganizată, calea navigabilă dunăreană constitue artera principală de comunicaţii, care leagă centrul continentului european cu Sud-Estul şi cu regiunile Orientului apropiat. Cursul superior al Dunării va fi legat prin mai multe canale, care vor complecta legătura cu celelalte sisteme europene. Din aceste sisteme regiunea Rinului este cea mai bogată în comunicaţii, deoarece cuprinde spaţiul industrial al Germaniei de Vest cu cea mai desvoltată industrie şi cu cea mai densă populaţie.

Legătura dintre Rin şi Dunăre va fi efectuată prin canalul de navigaţie cu vase mari Rin-Main-Dunăre, care actualmente este în construcţie. Totdeodată se mai construeşte o legătură prin canalizarea fluviului Neckar. Acest drum de navigaţie va fi prelungit printr'un canal până la Ulm depe Dunărea superioară.

A treia legătură cu sistemul fluvial al Rinului — după cum arată Ing. Ludwig Brandl, în revista „Süddeutsche Wasserstrassen" —, se va obţine prin canalizarea Rinului superior pe parcursul Bassel — lacul Boden şi printr'un canal prin Svabia superioară, dela lacul Boden (Friedrichshafen) până la Dunărea superioară (Ulm).

Legătura Rin-Main-Dunăre serveşte în primul rând joncţiunei spaţiului industrial renano-vestfalic cu regiunea dunăreană, dar deschide şi eşirea la apele mondiale.

Legătura Rin-Neckar-Dunăre face posibil nu numai accesul în regiunea economică renană, ci şi joncţiunea cu ţinuturile industriei grele din Germania de Sud-Vest depe Saarul superior şi Mosela prin canalul Palatinatului Saar-Rin propus de atâtea ori. Reorganizarea acestei regiuni prin recâştigarea Lorenei, va încuraja considerabil amenajarea acestui canal central din Germania de Sud-Vest care va fi de mare importanţă pentru economia Mărcii de Vest.

Pe lângă aceste căi fluviale care leagă bazinul Rinului cu cel al Dunării, mai sunt în curs de construcţie sau de proect şi legăturile cu regiunile fluviilor Veser, Elba şi Oder. Aceste lucrări fac posibilă legarea spaţiului dunărean cu Marea de Nord şi Marea Baltică.

Spre a realiza legătura Veser-Dunăre mai este nevoe de o porţiune de canal în lungime de 135 Km. prin care după terminarea canalizării fluviului Verra, se va ajunge până la Main în apropiere de Bamberg. Astfel se obţine legătura cu calea navigabilă Rin-Main-Dunăre.

Prin această legătură şi prin canalul central din Germania de Nord se poate ajunge în regiunea fluviului Elba, care la rândul său poate să fie legată de canalul Oder-Dunăre prin canalul Pardubiţ-Prerau.

Canalul Oder-Dunăre, care a şi fost început chiar în timpul războiului, constitue o legătură bună cu regiunea industrială din Silezia Superioară şi cu Marea Baltică. Prin acest canal va fi legat şi nordul Europei cu spaţiul Dunărean.

Prin legarea spaţiului dunărean cu reţeaua de căi fluviale germane, se va forma un mare spaţiu economic care se întinde dela Marea de Nord şi Marea Baltică până la Marea Neagră şi peste această mare spre Est până la Marea Caspică, iar spre Sud până la Marea Mediterană. Se vor creia lungi căi de tranzit fluviale, care vor mijloci traficul pe apă între regiunile economice europene situate la distanţe mari între ele.

Construcţiunile respective vor asigura liniile interne (locale), care vor fi de o însemnătate deosebită în cazul când căile maritime utilizate de obicei, sunt închise.

Pe această arteră naturală vor trebui să fie rezolvate marile probleme de transport şi de aceea trebuesc utilizate toate forţele spre a se asigura cea mai mare capacitate posibilă. In acest scop trebuesc însă realizate lucrări importante. Starea albiei dunărene nu corespunde nici acum în toate locurile unei căi de navigaţie cu vase mari. Pe lângă curbele pronunţate şi malurile prea apropiate mai apar şi porţiuni cu adâncime mică în timpul cotelor scăzute, din care cauză capacitatea vaselor de mărfuri nu poate fi complect utilizată.

In cadrul frontierelor Reichului au fost efectuate ameliorări importante. Alte lucrări sunt în curs de efectuare.

Dela 1 August 1941, se vorbeşte şi despre amenajarea porţiunei Dunării Superioare între Ulm şi Kelheim. Aci este de aşteptat realizarea unei căi navigabile pentru vase mari. In acest scop pare că s'a întocmit un proect nou.

Dacă pe parcursul central şi inferior al Dunării vor începe lucrările pentru amenajarea unei albii de navigaţie corespunzătoare, nu rămâne nici o îndoială că se vor atinge adâncimi navigabile, care întrece cu mult tot ce a fost exprimat numeric până acuma.

Afară de construirea albiei navigabile mai trebue să se acorde o atenţie deosebită şi complectării respectiv organizării instalaţiunilor din porturi, mai ales ale porturilor de transbordare, precum şi înzestrarea antrepozitelor, construirea căilor corespunzătoare de acces, etc. In acest scop Statele riverane trebue să realizeze foarte mult spre a satisface cerinţele timpurilor moderne.

Probleme deosebit de mari aşteaptă rezolvarea şi în ceeace priveşte reglementarea şi complectarea căilor de navigaţie pe afluenţii Dunării. Cantităţile enorme de materii prime din acest spaţiu, fiind vorba de mărfuri în massă trebue să fie aduse pe cea mai scurtă cale fluvială la artera principală, adică la Dunăre.

Deschiderea căilor de navigaţie pe fluviile Sio, Drava, Sava, Tisa, Someş, Criş, Mureş şi Prut constitue o lucrare foarte necesară pentru o reţea de navigaţie organizată în regiunea Dunării.

In privinţa căilor de navigaţie artificiale (canale), există de mai mult timp diferite proecte şi propuneri, ca de ex. canalul Dunăre-Tisa, care va lega Dunărea din regiunea Buda-Pestei cu cursul superior al Tisei şi canalul care va lega Dunărea dela Vukovar cu Sava la Samac.

Ambele canaluri ar aduce importante scurtări căilor de navigaţie pentru transporturile spre West, în continuare cu reţeaua căilor de comunicaţie fluviale germane. O atenţie deosebită merită şi ideia care datează mai de mult, de a deschide drumul Dunării, în afară de vărsarea sa la Marea Neagră, şi prin alte căi către traficul maritim din Sud-Estul Europei, prin câte o legătură spre Marea Adriatică şi Marea Egee.

Calea navigabilă a Dunării asigură deci atât prin gurile ei cât şi prin posibilităţile deschiderii de căi navigabile spre Marea Adriatică şi Marea Egee o legătură interioară între Marea de Nord respectiv Marea Baltică şi Marea Mediterană. Dunărea ca arteră principală de comunicaţii leagă inima Europei Centrale şi mai ales regiunile germane de producţie, cu regiunile bogate, în materii prime din Sud-Estul Europei şi din Orientul apropiat.

Lărgirea posibilităţilor de desfacere în ambele direcţiuni va produce un schimb viu de mărfuri şi ca urmare se vor pune probleme de transport care pentru traficul dunărean deschide perspective care nu pot fi încă prevăzute.

Condiţiunile favorabile pentru cotele apelor Dunării centrale şi inferioare după efectuarea lucrărilor de amenajare, vor asigura adâncimi navigabile cu mult peste rezultatele la care se tindea până acuma. Este de dorit să se poată pătrunde cât mai departe în interiorul ţării şi să reuşească a stabili cel puţin legătura cu reţeaua căilor de comunicaţii fluviale germane.

(*D. V. N.* Nr. 105/1942)

*Rolul economic al Dunării şi noile sarcini ale navigaţiei fluviale.*

In lupta sa de concurenţă cu calea ferată, Dunărea a atras traficul de mărfuri într'o proporţie foarte puternică, deoarece în zona dunăreană trebuesc parcurse distanţe foarte mari, iar pentru mărfurile de massă şi de valoare mică aşa cum sunt cerealele, carburanţii, minereurile, etc., taxele sale sunt mult mai avantajoase. Ca urmare la alipirea Austriei la Germania şi la conjunctura politică actuală, navigaţia pe această arteră fluvială, cu o situaţie atât de favorabilă, a luat un avânt si mai mare, deoarece pe de o parte ţările dunărene şi-au întărit colaborarea lor economică, iar pe de altă parte vechiul trafic maritim cu Germania a luat calea Dunării. După războiu se prevede o creştere şi mai accentuată a traficului de mărfuri folosind calea Dunării. Mari lucrări de racordare, în curs de realizare sau proectate, cu alte fluvii, vor aduce la Dunăre noi contingente de trafic. In această ordine de idei trebue să menţionăm în primul rând canalul Oder-Dunăre care va permite să se îndrepte la Dunăre un volum considerabil de transporturi, şi canalul Main-Dunăre, care va mări în mod sensibil sfera de trafic a navigaţiei dunărene. Pe lângă aceasta, canalele proectate dela Dunăre la Tisa şi dela Dunăre la Bucuresti vor deschide navigaţiei dunărene noi posibilităţi de acţiune. Amenajarea anumitor porturi din fosta Austrie va uşura transbordarea între calea ferată şi vapoare şi va mări deasemenea zona de influenţă a Dunării ca drum de navigaţie. Acelaş lucru este şi cu terminarea canalului dunărean dintre Viena şi Passau.

Paralel cu aceste lucrări tehnice se prevede o mărire puternică a flotei în aproape toate statele riverane. Se prevede tot aşa o creştere a schimbului de mărfuri pe cale fluvială prin adaptarea economică mai puternică a ţărilor care participă la traficul general. Ca urmare la o exploatare mai intensă a solului ca şi a unei culturi mai largi de plante industriale şi furajere, ţările depe Dunărea inferioară vor putea să aibă excedente din ce în ce mai mari de produse agricole pe care le vor încărca pe Dunăre. Traficul de minereuri care este şi acum destul de ridicat va fi mărit şi mai mult prin expediţiunile de minereuri provenind din mine exploatate mai raţional. Traficul mai scăzut din Austria în avale va primi un nou impuls dela industriile care iau nastere în Austria, industrii cari, unite cu cele din regiunile industriale deservite de canalele Oder-Dunăre şi Main-Dunăre vor aproviziona ţările din Dunărea de jos, în special cu fier, oţel şi maşini şi vor favoriza astfel în aceste ţări desvoltarea meşteşugurilor şi intensificarea agriculturii. In traficul de cereale în scădere, cantităţile de îngrăşăminte de care ţările agricole riverane arată o nevoe mereu în creştere, vor juca un rol important. După evaluările experţilor în materie, traficul dunărean de după războiu va putea depăşi anual 20 milioane tone.

In totalul schimburilor bulgare navigaţia şi traficul dunărean au jucat întotdeauna un rol esenţial. De fapt în ce priveşte tonajul, contingentul mărfurilor bulgare importate pe cale dunăreană ţine un loc de întâietate în timpul ultimului deceniu 1931—1940. Astfel la un tonaj global de mărfuri importate de :

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 295.000 | tone | Dunărea a participat în 1931 cu | 146.000 | tone |
| 261.000 | tone | Dunărea a participat în 1932 cu | 116.000 | tone |
| 231.000 | tone | Dunărea a participat în 1933 cu | 96 000 | tone |
| 246.000 | tone | Dunărea a participat în 1934 cu | 101.000 | tone |
| 276.000 | tone | Dunărea a participat în 1935 cu | 127.000 | tone |
| 284.000 | tone | Dunărea a participat în 1936 cu | 139.000 | tone |
| 328.000 | tone | Dunărea a participat în 1937 cu | 158.000 | tone |
| 382.000 | tone | Dunărea a participat în 1938 cu | 179.000 | tone |
| 389.000 | tone | Dunărea a participat în 1939 cu | 190.000 | tone |
| 382.000 | tone | Dunărea a participat în 1940 cu | 222.000 | tone |

Pentru cei zece ani în chestiune cota parte a Dunării la tonajul total al mărfurilor bulgare importate (3.070.000 tone, în cifră rotundă) a fost de 1.470.000 tone adică circa 48%.

In compartimentul mărfurilor bulgare importate participarea arterei dunărene la volumul său global pentru perioada arătată mai sus a fost următoarea :

La un tonaj total de mărfuri exportate de :

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 769.000 | tone | Dunărea a participat în 1931 cu | 249.000 | tone |
| 587.000 | tone | Dunărea a participat în 1932 cu | 218.000 | tone |
| 431.000 | tone | Dunărea a participat în 1933 cu | 139.000 | tone |
| 396.000 | tone | Dunărea a participat în 1934 cu | 131.000 | tone |
| 327.000 | tone | Dunărea a participat în 1935 cu | 45.000 | tone |
| 569.000 | tone | Dunărea a participat în 1936 cu | 181.000 | tone |
| 680.000 | tone | Dunărea a participat în 1937 cu | 221.000 | tone |
| 500.000 | tone | Dunărea a participat în 1938 cu | 111.000 | tone |
| 544.0000 | tone | Dunărea a participat în 1939 cu | 117.000 | tone |
| 996.000 | tone | Dunărea a participat în 1940 cu | 228.000 | tone |

Pentru întreaga decadă cota parte a căii dunărene la tonajul global al mărfurilor bulgare exportate (circa 5.770.000 tone) a fost de 1.645.000 tone în cifră rotundă ceeace face aproape 30%.

Utilitatea comercială a Dunării pentru Bulgaria este mai mult decât evidentă şi ea a fost înţeleasă de autorităţile ţării. In anul 1941 Guvernul a elaborat legea de creare a unei navigaţii fluviale naţionale prin care s'a înlocuit organizaţia primitivă, (cu o mică desvoltare până aici) cu parcul, utilajul, şi personalul său. In anul 1940 s'a afectat un credit de 150.000.000 leva pentru cumpărarea a patru vase comerciale cu motor şi trei vase mixte pentru călători şi mărfuri sunt prevăzute cu instalaţiuni frigorifere moderne şi parcurg traseul Rusciuk-Viena în mai puţin de patru zile. Vasele bulgare de călători sunt printre cele mai luxoase şi cele mai rapide dintre vasele în serviciu actualmente pe Dunăre.

Interesul din ce în ce mai mare care se acordă chestiunilor de navigaţie dunăreană a impus Navigaţiei fluviale bulgare noui sarcini. In acest sens a fost elaborat un plan de extindere a serviciilor de navigaţie dunăreană care va fi executat într'un interval de 5 ani. Programul de construcţiuni al N. F. B. cuprinde construcţia a 50 de noi şalupe, 8 remorchere, 3 mici vase de călători, un doc de reparaţii etc. Executarea programului va necesita circa 700 000.000 leva.

Se vede deci că pentru a scoate maximum de avantaje din folosirea acestei mari căi fluviale, Statul bulgar şi-a luat obligaţia să desvolte navigaţia şi flota sa fluvială la un grad înalt şi să facă astfel din Dunăre un element de prim ordin în economia sa naţională. Programul de extindere a flotei dunărene naţionale bulgare atât de fericit inaugurată va permite să crească prestigiul politic şi prosperitatea economică a ţării.

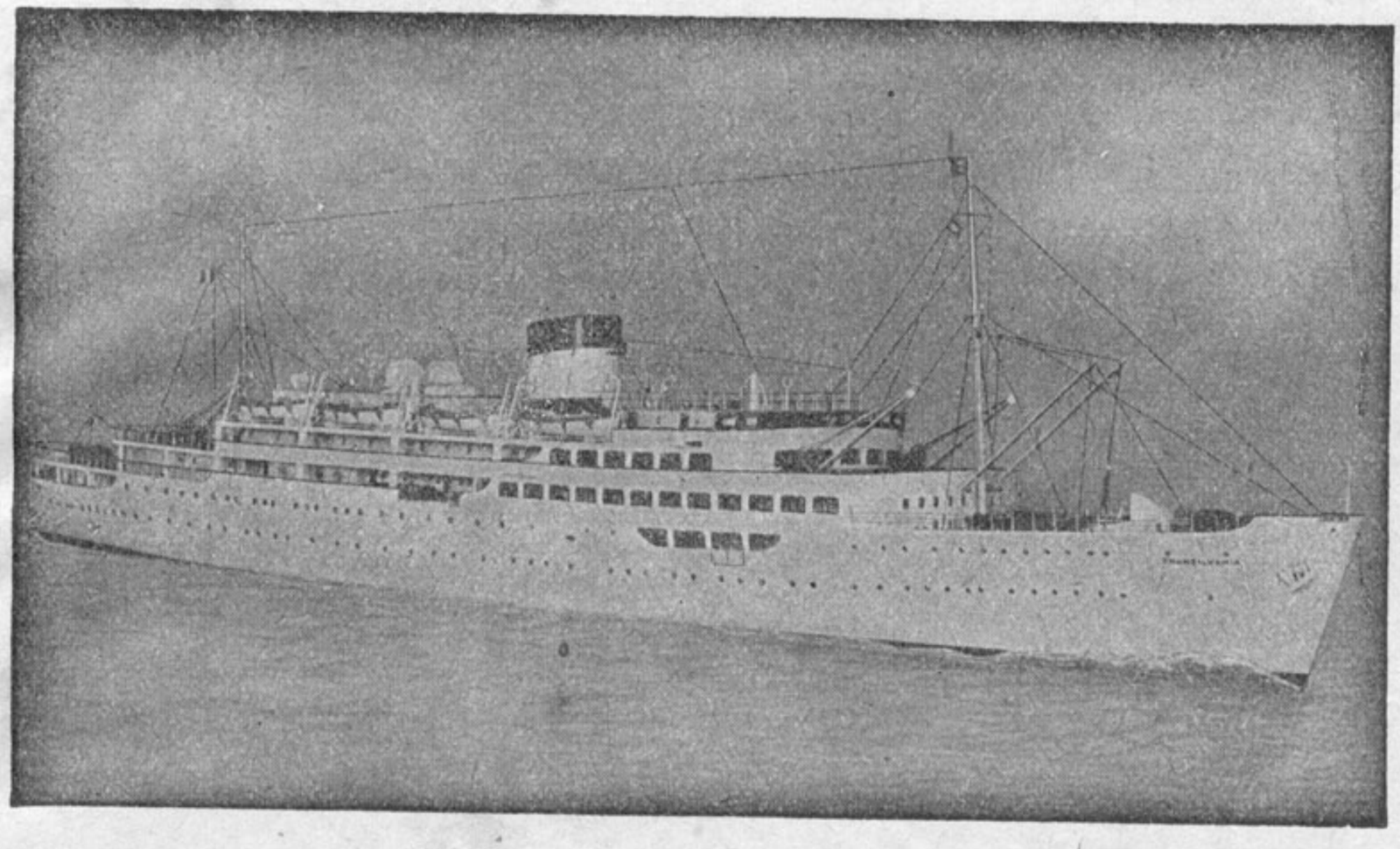
(*La Parole Bulgare*, Nr. 745/1942)

# SERVICIUL MARITIM ROMÂN

**(S. M. R.)**

**DIRECȚIUNEA GENERALA:**

BUCUREȘTI, B-DUL TAKE IONESCU, No. 1—3, Telef. 5.20.60 și 3.22.61



Vaporul „TRANSILVANIA"

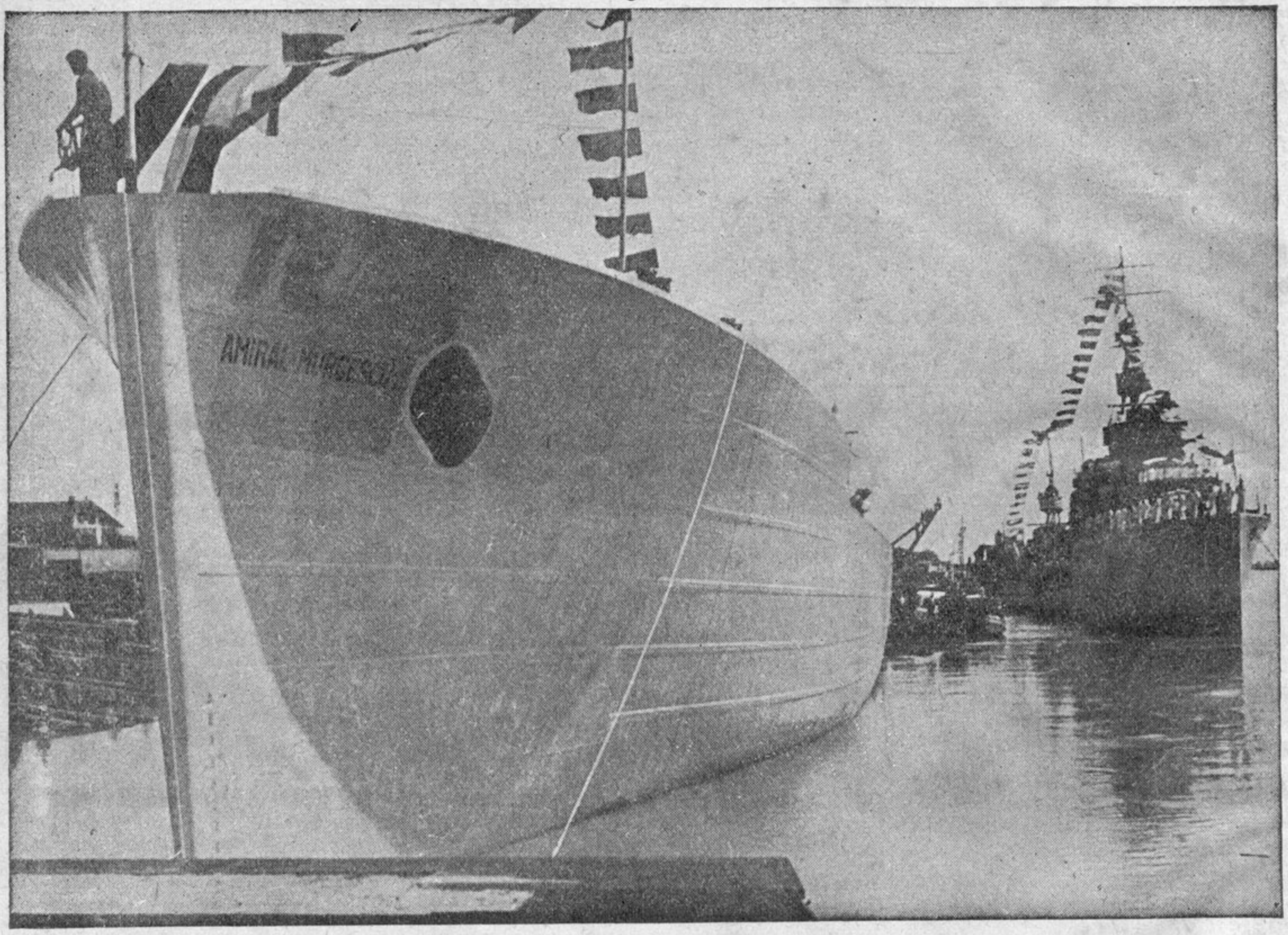
La reluarea navigației va deservi, cu vapoare rapide de pasageri și mărfuri, linia Mediterana Orientală, (Levant) și Mediterana Occidentală, cu plecări regulate din Dunăre și Constanța.

Vaporul „SULINA" la New-York

# ȘANTIERELE NAVALE GALAȚI

**Direcțiunea Generală**
**BUCUREȘTI**
**Str. I. G. Duca, 33**
**Tel. 2.18.26**

**Șantierele**
**GALAȚI**
**Str. Arsenalului, 4**
**Tel. 27.65**




## VASE DE RASBOI * VASE COMERCIALE

**„MAREA NOASTRĂ"**
**Str. Spiru Haret, 6 — București II**


*Domniei=Sale*

*Domnului* .....

.....

**Comuna** .....

**Județul** .....

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN" S. A. R. BUCUREȘTI

**LEI 60**